



ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့ရွတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဋ္ဌမနေ့ မှတ်တမ်း



စဉ်	အကြောင်းအရာ	စာမျက်နှာ
၁	ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌ နေရာယူခြင်း	၁
၂	ပြည်သူ့လွှတ်တော် အစည်းအဝေးအထမြောက်ကြောင်းနှင့် စတင်ကျင်းပကြောင်း ကြေညာခြင်း	၁
၃	ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ ခွင့်ပန်ကြားခြင်း	၂
၄	ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေးတက်ရောက်မှု အခြေအနေကို မှတ်တမ်းတင်ခြင်း	၄
၅	မော်တော်ယာဉ်ပြုပြင်သည့်လုပ်ငန်း Auto Service Industry တိုးတက်စေရန် လက်မှတ်ရကျွမ်းကျင် စက်ပြင်ဆရာ၊ သတ်မှတ်မြေနေရာနှင့် လုံလောက်သော သတ်မှတ်ပစ္စည်းကိရိယာများရှိမှသာ ကားဝပ်ရှော့၊ ဆိုင်ကယ် ဝပ်ရှော့များ ဖွင့်လှစ်ပေးသည့်စနစ်မျိုး ဖန်တီးပေးခြင်းရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း	၅
၆	ရွှေကျင်-ထူးကြီးလမ်းအရှည်၏ အလယ်တွင်ရှိသော မြန်အောင်မြို့နယ် တောင်ဘက်ဒေသ အရှေ့အနောက်ထွက်ပေါက် အဓိကတံတားဖြစ်သည့် အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားအား တည်ဆောက်ပေးနိုင်ခြင်း ရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း	၁၀
၇	မြေပုံမြို့နယ်၊ ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာနှင့် အမ်းမြို့နယ်၊ ရူးကျေးရွာကို ဆက်သွယ်ပေးမည့် ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက် မြေသားလမ်းနှင့် ယင်းလမ်းပေါ်ရှိ တံတားများအား ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ဆောင်ရွက်ပေးရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း	၁၂
၈	မင်းတပ်မြို့နှင့် မကွီအိမ်နူးမြို့ကို ဆက်သွယ်ထားသောလမ်းပေါ်ရှိ အုံရွာနှင့် ကင်းလိုရွာကြား မုန်းချောင်းကိုဖြတ်၍ ကွန်ကရစ်တံတား တည်ဆောက်ပေးရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း	၁၅
၉	တိုက်ကြီးမြို့နယ်၊ အဖျောက်မြို့သို့ ဆက်သွယ်သွားလာရေးအတွက် ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေး တစ်လျှောက်ရှိ ကျေးရွာများသည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့်လမ်းမရှိသောကြောင့် ကုန်ထုတ် ဆက်သွယ်ရေး လမ်းတစ်ခု ဖောက်လုပ်ပေးရန်အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း	၁၇
၁၀	ရွာသာအေး၊ လိပ်ခြံရွာချင်းဆက် ရှစ်ချောင်းရေကျော်အား ကွန်ကရစ် ရေမြောင်းအဖြစ် ဆောက်လုပ်ပေး နိုင်ခြင်းရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်း သည့်မေးခွန်း	၂၀

- ၁၁ အမျိုးသားလွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်ပေးပို့သော စုပေါင်းပိုင်
အဆောက်အအုံ ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အမျိုးသား
လွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များကို လွှတ်တော်သို့တင်ပြခြင်းနှင့်
လွှတ်တော်၏အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း ၂၁
- ၁၂ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသည့် ပြည်ထောင်စု
မြန်မာနိုင်ငံတော် တစ်ဝန်းတွင် B.O.T(Build Operate,Transfer)
စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသော လမ်းမကြီးများသည်
နိုင်ငံတော်နှင့်ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသော စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်း စည်းကမ်းအတိုင်း
လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြခြင်းရှိ/မရှိစိစစ်၍ တာဝန်ကျေ၊ တာဝန်ခံမှု မရှိသူများ
ကို အရေးယူဆောင်ရွက်မှုများပြုလုပ်ရန်နှင့် စည်းမျဉ်း စည်းကမ်း များ
အတိုင်းလိုက်နာလာစေရေး စီမံခန့်ခွဲ ထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်-ပုဂ္ဂလိက
ပူးပေါင်းသည့် P.P.P(Public Private Partnership) ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှု
စနစ်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာစေရန် ပြည်ထောင်စု အစိုးရအား တိုက်တွန်း
ကြောင်းအဆိုကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက ဆွေးနွေးခြင်း ၂၆
- ၁၃ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး
ဆဌမနေ့ရပ်နားကြောင်းနှင့် အစည်းအဝေး သတ္တမနေ့ ဆက်လက်ကျင်းပမည့်
နေ့ရက်နှင့်အချိန်ကိုကြေညာခြင်း ၆၃

ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမ ပုံမှန်အစည်းအဝေး

ဆဋ္ဌမနေ့ အစီအစဉ်

[၆-၈-၂၀၁၈] (တနင်္လာနေ့) နံနက် ၁၀ နာရီ

- ၁။ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌ နေရာယူခြင်း၊
- ၂။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်အစည်းအဝေး အထမြောက်ကြောင်းနှင့် စတင်ကျင်းပကြောင်း ကြေညာခြင်း၊
- ၃။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမ ပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဋ္ဌမနေ့ အစီအစဉ် ကြေညာခြင်း၊
- ၄။ အစည်းအဝေး မတက်ရောက်နိုင်သော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များ အတွက် ခွင့်ပန်ကြားခြင်းနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း၊
- ၅။ ကြယ်ပွင့်ပြထားသည့် အောက်ပါမေးခွန်းများကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက မေးမြန်းခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းဝင်များက ဖြေကြားခြင်း-
 - (က) ဦးမျိုးဇော်အောင်၊ ကောလင်း မဲဆန္ဒနယ်၏ **မော်တော်ယာဉ် ပြုပြင်သည့် လုပ်ငန်း Auto Service Industry တိုးတက်စေရန် လက်မှတ်ရ ကျွမ်းကျင်စက်ပြင်ဆရာ၊ သတ်မှတ်မြေနေရာနှင့် လုံလောက်သော သတ်မှတ်ပစ္စည်းကိရိယာများ ရှိမှသာ ကားဝပ်ရှော့၊ ဆိုင်ကယ် ဝပ်ရှော့များ ဖွင့်လှစ်ပေးသည့် စနစ်မျိုး ဖန်တီးပေးနိုင်ခြင်းရှိ၊ မရှိ** နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊
 - (ခ) ဦးခင်မောင်လတ်၊ မြန်အောင် မဲဆန္ဒနယ်၏ **ရွှေကျင်-ထူးကြီး လမ်းအရှည်၏ အလယ်တွင်ရှိသော မြန်အောင်မြို့နယ် တောင်ဘက်ဒေသ အရှေ့ အနောက်ထွက်ပေါက် အဓိက တံတားဖြစ်သည့် အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားအား တည်ဆောက်ပေးနိုင်ခြင်း ရှိ၊ မရှိ** နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊

- (ဂ) ဦးဖေသန်း၊ မြေပုံ မဲဆန္ဒနယ်၏ မြေပုံမြို့နယ်၊ ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာနှင့် အမ်းမြို့နယ်၊ ရူးကျေးရွာကို ဆက်သွယ်ပေးမည့် ရူး-ရေခေါင်းချိန် ကျေးရွာချင်းဆက်မြေသားလမ်းနှင့် ယင်းလမ်းပေါ်ရှိ တံတားများအား ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ဆောင်ရွက်ပေးရန် အစီအစဉ် ရှိ၊ မရှိ နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊
- (ဃ) ဦးနေလင်းအောင်၊ မင်းတပ် မဲဆန္ဒနယ်၏ မင်းတပ်မြို့နှင့် မက္ခိအိမ်နူးမြို့ကို ဆက်သွယ်ထားသော လမ်းပေါ်ရှိ အုံရွာနှင့် ကင်းလိုရွာကြား မုန်းချောင်း ကိုဖြတ်၍ ကွန်ကရစ်တံတားတည်ဆောက်ပေးရန် အစီအစဉ် ရှိ၊ မရှိ နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊
- (င) ဦးကျော်မြင့်၊ တိုက်ကြီး မဲဆန္ဒနယ်၏ တိုက်ကြီးမြို့နယ်၊ အဖျောက်မြို့သို့ ဆက်သွယ်သွားလာရေးအတွက် ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေး တစ်လျှောက်ရှိ ကျေးရွာများသည် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်း မရှိသောကြောင့် ကုန်ထုတ်ဆက်သွယ်ရေးလမ်းတစ်ခု ဖောက်လုပ်ပေးရန် အစီအစဉ် ရှိ၊ မရှိ နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊
- (စ) ဦးအောင်သိုက်၊ ဆိပ်ဖြူ မဲဆန္ဒနယ်၏ ရွာသာအေး၊ လိပ်ခြံရွာချင်းဆက် ရှစ်ချောင်းရေကျော်အား ကွန်ကရစ်ရေမြောင်းအဖြစ် ဆောက်လုပ် ပေးနိုင်ခြင်း ရှိ၊ မရှိ နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊

၆။ အမျိုးသားလွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့်ပြန်လည် ပေးပို့သော “စုပေါင်းပိုင် အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများ” နှင့် စပ်လျဉ်း၍ အမျိုးသား လွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များကို လွှတ်တော်သို့ တင်ပြခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ် ရယူခြင်း၊

၇။ အမျိုးသားလွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်ပေးပို့သော **“စုပေါင်းပိုင် အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများ ”** နှင့်စပ်လျဉ်း၍ လွှတ်တော် နှစ်ရပ် သဘောကွဲလွဲမှုရှိပါက ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်တွင် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ်ရန် တင်ပြသင့်ကြောင်း ကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးက အဆိုတင်သွင်းခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ် ရယူခြင်း၊

၈။ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူး မဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသည့် **“ပြည်ထောင်စု မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းတွင် BOT (Build, Operate, Transfer) စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသော လမ်းမကြီးများသည် နိုင်ငံတော်နှင့် ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသော စာချုပ်ပါ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြခြင်း ရှိ၊ မရှိ စိစစ်၍ တာဝန်ကျေ၊ တာဝန်ခံမှု မရှိသူများကို အရေးယူဆောင်ရွက်မှုများ ပြုလုပ်ရန်နှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်းလိုက်နာလာစေရေး စီမံခန့်ခွဲ ထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းသည့် PPP (Private-Public Partnership) ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာစေရန် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်း”** အဆိုကို အောက်ပါ လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များက ဆွေးနွေးခြင်း-

(က) ဦးအောင်ထူးမြင့်၊ အောင်လံ မဲဆန္ဒနယ်၊

(ခ) ဦးဇော်မင်းသိန်း၊ လေးမျက်နှာ မဲဆန္ဒနယ်၊

(ဂ) ဒေါက်တာဦးခင်မောင်မောင်၊ ဒဂုံမြို့သစ်(မြောက်ပိုင်း) မဲဆန္ဒနယ်၊

(ဃ) ဦးစိုင်းဦးခမ်း၊ သီပေါ မဲဆန္ဒနယ်၊

(င) ဦးစိုင်းအောင်ကျော်၊ ကျေးသီး မဲဆန္ဒနယ်၊

(စ) ဒေါက်တာဦးဇော်ဝင်းမြင့်၊ စဉ့်ကူး မဲဆန္ဒနယ်၊

- (ဆ) ဦးဝင်းဝင်း၊ မင်းဘူး မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဇ) ဦးမြင့်လွင်၊ တံတေး မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဈ) ဗိုလ်မှူးရဲစိုး၊ တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်၊
- (ည) ဗိုလ်မှူးဆွေမြင့်ဦး၊ တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်၊
- (ဋ) ဦးဇာနည်မင်း၊ ရွှေကူ မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဌ) ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင်၊ ဂန့်ဂေါ မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဍ) ဦးညွန့်အောင်၊ မုံရွာ မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဎ) ဦးဝင်းမြင့်အောင်၊ ဒီပဲယင်း မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဏ) ဦးဘိုကြီး၊ ချောက် မဲဆန္ဒနယ်၊
- (တ) ဦးဘရှိန်၊ ကျောက်ဖြူ မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ထ) ဒေါက်တာဒေါ်ခင်ညို၊ ဒေးဒရဲ မဲဆန္ဒနယ်၊

၉။ အဆိုနှင့်စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းဝင်က ပြန်လည်ရှင်းလင်း ဆွေးနွေးခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း။

၁၀။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ ရပ်နားကြောင်းနှင့် အစည်းအဝေး သတ္တမနေ့ ဆက်လက်ကျင်းပမည့် နေ့ရက်နှင့် အချိန်ကို ကြေညာခြင်း။



ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်
ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး
ဆဌမနေ့မှတ်တမ်း

၁၃၈၀ ပြည့်နှစ်၊ ဒုတိယဝါဆိုလပြည့်ကျော် ၁၀ ရက်
(၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၆ ရက်)
(တနင်္လာနေ့)

နေပြည်တော်ရှိ ပြည်သူ့လွှတ်တော် အစည်းအဝေးခန်းမတွင် ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ကို နံနက် ၁၀ နာရီအချိန်၌ စတင်ကျင်းပပါသည်။

[ပြည်သူ့လွှတ်တော်အစည်းအဝေးကို ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲသူအဖြစ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဌ ဦးတီခွန်မြတ်က ဆောင်ရွက်ပြီး၊ အခမ်းအနားမှူးအဖြစ် ဦးတင်ဝင်းအောင်၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရုံးက ဆောင်ရွက်ပါသည်။]

အချိန်၊ ၁၀:၀၀။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များခင်ဗျား။ ယခုအချိန်ကစပြီး ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ အစီအစဉ်စတင်ပါတော့မယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဌ နေရာယူခြင်း

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဌ ကြွရောက်လာပါပြီခင်ဗျား။

[ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဌသည် ဥက္ကဌအတွက် သတ်မှတ်ထားသည့် စင်မြင့်ပေါ်သို့ ကြွရောက် နေရာယူပါသည်။]

ဥက္ကဌ။ ။ အားလုံးမင်္ဂလာပါခင်ဗျား။

ကိုယ်စားလှယ်များ။ ။ မင်္ဂလာပါ။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ အားလုံးထိုင်နိုင်ပါပြီခင်ဗျား။

**ပြည်သူ့လွှတ်တော်အစည်းအဝေးအထမြောက်ကြောင်းနှင့် စတင်ကျင်းပကြောင်း
ကြေညာခြင်း**

ဥက္ကဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီကနေ့ကျင်းပတဲ့ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့ လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့မှာ ပြည်သူ့လွှတ်တော် လွှတ်တော်အခွင့်အရေး ကော်မတီရဲ့တင်ပြချက်အရ အစည်းအဝေးသို့တက်ရောက်ခွင့်ရှိတဲ့ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ၄၃၀ ဦးရှိသည့်အနက် ၃၅၈ ဦးတက်ရောက်ပါတယ်။ အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်ခွင့်ရှိသူဦးရေ စုစုပေါင်းရဲ့ ၈၃.၂၆ ရာခိုင်နှုန်းရှိတဲ့အတွက် အစည်းအဝေးအထမြောက်ကြောင်းနှင့် စတင်ကျင်းပ ကြောင်းကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

အစည်းအဝေးအစီအစဉ်ဖြန့်ဝေထားကြောင်း တင်ပြခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၃ ဖြစ်ပါတယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ အစီအစဉ်များကို ကြိုတင်ဖြန့်ဝေထားတဲ့အတိုင်း ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားပါမယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ ခွင့်ပန်ကြားခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၄ ဖြစ်ပါတယ်။ ယခု အစည်းအဝေးမတက်ရောက်နိုင်တဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များအတွက် ခွင့်ပန်ကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာလှမိုး(အတွင်းရေးမှူး၊ လွှတ်တော်အခွင့်အရေးကော်မတီ)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ယနေ့ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၆ ရက်နေ့ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့သို့ မတက်ရောက်နိုင်ပါသဖြင့် ခွင့်ပန်ကြားသူ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၏ကိုယ်စား ပြည်သူ့လွှတ်တော် လွှတ်တော်အခွင့်အရေးကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး ကျွန်တော် ဒေါက်တာလှမိုး၊ အောင်မြေသာစံမဲဆန္ဒနယ်က ကိုယ်စား ခွင့်ပန်ကြားသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်မှာ ယနေ့တက်ရောက်ခွင့်ရှိသော ကိုယ်စားလှယ် ၄၃၀ ဦးရှိပြီး တက်ရောက်သူ ကိုယ်စားလှယ် ၃၅၈ ဦးရှိကာ ယနေ့ခွင့်ပန်ကြားသူ ၆၇ ဦးရှိပါတယ်။ ခွင့်ပန်ကြားသူ ကိုယ်စားလှယ်များကတော့-

- (၁) နမ့်စန်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဌေးလွင်(ခ)ဦးဒီလုံး ခွင့် ၃ ရက်၊
- (၂) ဒေါပုံမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဌေးဝင်းအောင်(ခ)ဦးပြုံးချို ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃) ရွှေတောင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်မြခွာညိုဦး ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၄) လှိုင်သာယာမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းမင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅) ကန်ကြီးထောင့်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးရွှေလှကြိုင် ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၆) ဓနုဖြူမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးတင်လှ ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၇) ရွှေဘိုမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဒေါ်အောင်လတ် အစည်းအဝေးပြီးဆုံးသည်ထိ၊
- (၈) မက်မန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးတင်အေး ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၉) မအူပင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိန်ဝင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၁၀) ဇီးကုန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဉာဏ်ထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၁၁) မိုင်းယန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုင်းဆမ် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၁၂) ကျောက်တန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်အေးမြမြမျိုး ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၁၃) ဆိပ်ကြီး/ခနောင်တိုမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးတင်ထွန်းနိုင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၁၄) ကွမ်းခြံကုန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုးသူရထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၁၅) ပခုက္ကူမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးပိုက်ကို ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၁၆) သုံးခွမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်စုစုလွင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၁၇) ကွန်ဟိန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်နန်းခင်စော ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၁၈) ကလေးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်ပြုံးကေသီနိုင် ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၁၉) သနပ်ပင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမြင့်ဦး ခွင့် ၁ ရက်၊

- (၂၀) သာပေါင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသိန်းထွန်း ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၂၁) လေရှိုးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်ဌေး ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၂၂) ပင်လည်ဘူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမင်းနောင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၂၃) နန်းယွန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝမ်းလှ ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၂၄) တနင်္သာရီမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအောင်ကျော်ဟိန်း ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၂၅) ကော့သောင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခင်ဇော် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၂၆) ထန်တလန်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်နီရွှေလျန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၂၇) ဝိုင်းမော်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးလက်ဖက်လှိုင် ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၂၈) ရွှေကျင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစောသလေးစော ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၂၉) ပုဇွန်တောင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမြင့်လွင် ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၃၀) မြောင်းမြမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာစိုးမိုးသူ ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၃၁) လမ်းမတော်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခင်မောင်ဝင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၂) ပြည်ကြီးတံခွန်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်စိုးလင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၃) ရေကြည်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာစံရွှေဝင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၄) ထန်းတပင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးနေမျိုးထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၅) တောင်တွင်းကြီးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမင်းသိန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၆) ထန်းတပင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဇော်ဝင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၇) မတူပီမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးပါထန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၈) မိုင်းရှူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုင်းဝင်းအေး(ခ)ဦးစိုင်းထွန်းအေး ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၃၉) နတ်တလင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခင်အေး ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၀) ကြို့ပင်ကောက်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဌေးမင်းသိန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၁) ရှားတောမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်ဝင်းဝါထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၂) စဉ့်ကိုင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဒေါ်ကြည်မိုးမိုးလွင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၃) ဥတ္တရသီရိမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်မင်းလှိုင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၄) အလုံမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးရဲလွင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၅) ဝမ်းတွင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခင်မောင်စိုး ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၆) အမရပူရမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုးမြင့်(ခ)ဦးအောင်ဇော်မြင့် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၇) ကျောက်တံတားမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးနေမျိုးထက် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၈) မကွေးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမြင့်ဦး ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၄၉) ကလေးဝဲမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန်းထွန်းမြင့် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၀) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးကြီးခင်မောင်ထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၁) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်ချုပ်သန်းထွန်းသိန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၂) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးကြီးထွန်းမြတ်ရွှေ ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၃) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးစောကျော်အောင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၄) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးကျော်ကျော် ခွင့် ၅ ရက်၊

- (၅၅) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးမင်းဇာနည်ထွေး ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၅၆) တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဒုတိယဗိုလ်မှူးကြီးသန့်ဇော် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၇) ထားဝယ်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအောင်စိန် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၈) အင်းစိန်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမောင်မောင်ဦး ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅၉) လှိုင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအောင်ကျော်ကျော်ဦး ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၆၀) ဆားလင်းကြီးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းသိန်းဇော် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၆၁) မြင်းမူမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုးစံသက်ထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၆၂) ဒက္ခိဏသီရိမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန့်ဇင်ထွန်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၆၃) သပိတ်ကျင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာအောင်နိုင် ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၆၄) ဖျာပုံမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းထွဋ် ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၆၅) ဖားကန့်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးတင့်စိုး ခွင့် ၅ ရက်၊
- (၆၆) မြောင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဌေးငွေ ခွင့် ၁ ရက်နှင့်
- (၆၇) ရေတာရှည်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကြည်မိုးနိုင် ခွင့် ၁ ရက်တို့ဖြစ်ကြပါတယ်။ ယခင်ခွင့်ပန်ကြားသူ ၅ ဦး၊ ယနေ့ခွင့်ပန်ကြားသူ ၆၇ ဦး စုစုပေါင်းခွင့်ပန်ကြားသူ ၇၂ ဦး ဖြစ်ပါတယ်။ ခွင့်မဲ့ပျက်ကွက်သူမရှိပါကြောင်းနှင့် အထက်ပါကိုယ်စားလှယ်များ၏ ခွင့်ပန်ကြားမှုအား ခွင့်အဖြစ် ခွင့်ပြုပေးပါရန် လေးစားစွာဖြင့် ပန်ကြားအပ်ပါတယ် ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ခွင့်ပန်ကြားသူအားလုံးကို ခွင့်ပြုပါတယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေးတက်ရောက်မှုအခြေအနေကို မှတ်တမ်းတင်ခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီကနေ့ အစည်းအဝေးမှာ တက်ရောက်ခွင့်ရှိတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ၄၃၀ ဦး၊ ယခင်ကခွင့်ပန်ကြား၍ ခွင့်ပြုထားသူ ၅ ဦး၊ ယနေ့ခွင့်ပြုထားသူ ၆၇ ဦးဖြစ်၍ လွှတ်တော်ကခွင့်ပြုထားသူစုစုပေါင်း ၇၂ ဦးဖြစ်ပါတယ်။ ခွင့်မဲ့ပျက်ကွက်သူမရှိပါ။ ယခုလွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေးတက်ရောက်မှု အခြေအနေကို လွှတ်တော်ရဲ့ အတည်ပြုချက်ရယူပါမယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေးတက်ရောက်မှု အခြေအနေတင်ပြချက်ကို အတည်ပြုမှတ်တမ်းတင်ရန် လွှတ်တော်ကသဘောတူပါသလားခင်ဗျား။

[သုံးကြိမ်တိုင်တိုင်မေးမြန်းပါသည်။ လွှတ်တော်က သဘောတူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်က သဘောတူတဲ့အတွက် ကိုယ်စားလှယ်များအစည်းအဝေးတက်ရောက်မှုအခြေအနေကို အတည်ပြုမှတ်တမ်းတင်ကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ကြယ်ပွင့်ပြထားသည့်မေးခွန်းများကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက မေးမြန်းခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်ရာပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းဝင်များက ဖြေကြားခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၅ ဖြစ်ပါတယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ မေးခွန်းများ မေးမြန်း၊ ဖြေကြားခြင်းအစီအစဉ်စတင်ဆောင်ရွက်ပါမယ်။

မော်တော်ယာဉ်ပြုပြင်သည့်လုပ်ငန်း Auto Service Industry တိုးတက်စေရန် လက်မှတ်ရကျွမ်းကျင် စက်ပြင်ဆရာ၊ သတ်မှတ်မြေနေရာနှင့် လုံလောက်သော သတ်မှတ်ပစ္စည်းကိရိယာများရှိမှသာ ကားဝပ်ရှော့၊ ဆိုင်ကယ်ဝပ်ရှော့များ ဖွင့်လှစ်ပေးသည့်စနစ်မျိုး ဖန်တီးပေးခြင်းရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပထမဦးစွာ ကောလင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမျိုးဇော်အောင် မေးမြန်းဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးမျိုးဇော်အောင်(ကောလင်းမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် အားလုံး မင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ ကောလင်းမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဦးမျိုးဇော်အောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်မေးခွန်းကတော့ Auto Service Industry ကို စံချိန်စံညွှန်းတွေသတ်မှတ်ပေးနိုင်ရေးနဲ့ Standardization လုပ်ပေးနိုင်ရေးနဲ့ ပတ်သက်တာ ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံဟာ ဒေသတွင်းမှာ တံခါးဖွင့်တာနောက်ဆုံးဖြစ်လို့ မော်တော်ယာဉ်နဲ့ ပတ်သက်တဲ့နည်းပညာဖွံ့ဖြိုးမှုအရမ်းနောက်ကျပြီး ပျက်နေတာကို ရှိရာပစ္စည်းနဲ့အဆင်ပြေအောင် လုပ်တတ်တဲ့အတတ်ပညာတွေပဲ တိုးတက်ခဲ့ပါတယ်။ လက်ရှိအချိန်မှာ နိုင်ငံတော်အတိုင်ပင်ခံပုဂ္ဂိုလ်ရဲ့ လမ်းညွှန်မှုနဲ့ အောင်ဆန်းကျောင်းကိုလည်း အကောင်အထည်ဖော်နေပြီဖြစ်ပါတယ်။ ဒါဟာ ကျွန်တော် တို့နိုင်ငံရဲ့ ကျွမ်းကျင်လုပ်သားနဲ့ အခြေခံနည်းပညာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့ တာစူနေပြီဆိုတာကို ပြတာပဲ ဖြစ်ပါတယ်။

တစ်ဖက်မှာလည်းပဲ မြန်မာနိုင်ငံရဲ့စီးပွားရေးကိုပြောင်းချင်လို့ရှိရင် လုပ်ငန်းတွေကိုသမားရိုးကျ မဟုတ်တဲ့ လုပ်ငန်းတွေကနေမှ သမားရိုးကျဖြစ်အောင် Formalized လုပ်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလို စီးပွားရေးကိုပြောင်းချင်လို့ရှိရင် ကဏ္ဍအသီးသီးကို စံချိန်စံညွှန်းတွေသတ်မှတ်ပေးဖို့လိုတာ ဖြစ်ပါတယ်။ နည်းပညာကဏ္ဍတိုးတက်ချင်ရင် မဖြစ်မနေလိုက်နာရမယ့် စံချိန်စံညွှန်းတွေကို ဥပဒေနဲ့ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းတွေလိုက်ပြီးတော့မှ ဆောင်ရွက်ပေးရမှာဖြစ်ပါတယ်။ မော်တော်ယာဉ်နည်းပညာ ကဏ္ဍတိုးတက်တဲ့ ဂျပန်နိုင်ငံနဲ့ဂျာမနီနိုင်ငံကိုကြည့်လိုက်မယ်ဆိုရင် ကားနဲ့ပတ်သက်တဲ့စံချိန်စံညွှန်း တွေအားကောင်းပြီးတော့မှ အတိအကျလိုက်နာနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ထားတာတွေရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ သူတို့နှစ်နိုင်ငံလုံးကို ကြည့်လိုက်မယ်ဆိုရင် မော်တော်ယာဉ်ပြင်တဲ့အတတ်ပညာကို Grade-1၊ Grade-2 ၊ Grade-3 အဆင့်ဆင့်ခွဲပြီးတော့မှ အလုပ်လုပ်မယ်ဆိုရင် အလုပ်သမားအဆင့်ဆိုလို့ရှိရင် Grade ဘယ်လောက်ရှိရမယ်။ ဝပ်ရှော့ထောင်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် Grade အဆင့်ရှိသူ ဘယ်နှစ်ဦး ရှိရမယ်စသည်ဖြင့် သတ်မှတ်ထားတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုမျိုး ကျွမ်းကျင်လုပ်သားတွေမရှိဘဲနဲ့ ဝပ်ရှော့ တွေကို၊ မော်တော်ယာဉ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းတွေကို ဆောင်ရွက်ခွင့်မပေးပါဘူး။ မြန်မာနိုင်ငံမှာ ဆင်းရဲပြီးတော့မှ အခြေခံပညာမပြီးဆုံးတဲ့လူငယ်တွေဟာ ဒီမော်တော်ယာဉ်ပြင်တဲ့လုပ်ငန်းဌာနတွေမှာ ဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်ကြတာ အများကြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါဟာ သူတို့အတွက် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်း

တစ်ခုဖြစ်သလို လူငယ်တွေဟာ စက်ပြင်လုပ်ငန်းတွေကို ဝါသနာပါကြတယ်ဆိုတဲ့သတင်းကောင်းလည်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအခြေခံအချက်ပေါ်မှာ ပံ့ပိုးပေးလိုက်မယ်ဆိုရင် မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ နည်းပညာတိုးတက်ရေး၊ စီးပွားရေးတိုးတက်ရေးကို များစွာအထောက်အကူပြုစေမှာဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်ရဲ့မေးခွန်းမှာပါတဲ့ မြေနေရာကိစ္စကို ထည့်သွင်းပြောကြားတာကတော့ အချို့ဝပ်ရှော့တွေဟာ လမ်းကျဉ်းကျဉ်းလေးမှာဖွင့်ပြီး လမ်းပိတ်ဆို့မှုတွေကိုပါ ဖြစ်စေတဲ့အတွက်ကြောင့်မို့လို့ စံချိန်စံညွှန်းတွေမှာ နေရာကိစ္စကိုပါထည့်သွင်းစဉ်းစားဖို့ ပြောခြင်းဖြစ်ပါတယ်။

ဂျပန်နိုင်ငံ Nissan ကုမ္ပဏီက ဒီကိစ္စနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့မှ အကူအညီပေးဖို့ကမ်းလှမ်းထားတယ်ဆိုတာကိုလည်း ကျွန်တော်တို့သိရပါတယ်။ ဒီလိုမူဝါဒမျိုးကို ကျွန်တော်တို့အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ကျွန်တော်တို့တွေစဉ်းစားရမှာက အချက်သုံးချက်ရှိပါတယ်။ နိုင်ငံတကာက ဖွင့်လာမယ့် မော်တော်ယာဉ်စက်ပြင်ဌာနနဲ့သင်တန်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ ဒါ (၁)အချက်ပါ။ အခုလည်း ဖွင့်နေကြပါပြီ။ နောက်တစ်ချက်ကတော့ မြန်မာနိုင်ငံက လက်ရှိမော်တော်ယာဉ်စက်ပြင်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ကျွန်တော်တို့ မမွေးခင်ကတည်းက သမားရိုးကျလုပ်ကိုင်လာကြတဲ့ ဝါရင့်ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်ကြီးတွေ လုပ်ထားတဲ့လုပ်ငန်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ နောက်တစ်ခုကတော့ နောင်သင်တန်းတက်ကြမယ့် ဆင်းရဲသားကျွန်တော်တို့လူငယ်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီကဏ္ဍသုံးခုကို အဓိကစဉ်းစားရမှာဖြစ်ပါတယ်။ တကယ်စဉ်းစားရမှာကတော့ မြန်မာနိုင်ငံက လက်ရှိဝပ်ရှော့တွေပါ။ သူတို့အမှန်တကယ်ကျွမ်းကျင်တဲ့အခါကျတော့ သူတို့တွေကို စံချိန်စံညွှန်းနဲ့အညီ ကျွန်တော်တို့ လက်မှတ်တွေထုတ်ပေးနိုင်ရေးကို စီစဉ်ပေးဖို့လိုအပ်ပါတယ်။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ အများနဲ့အတူတူအုတ်ရောရော၊ ကျောက်ရောရောဖြစ်နေလို့မရပါဘူး။ သူတို့ကို ကျွန်တော်တို့က လက်မှတ်တွေထုတ်ပေးပြီးပြီဆိုလို့ရှိရင် နောက်ထပ်အသစ်တက်လာမယ့် လူငယ်တွေကို ပညာသင်ကြားနိုင်ရေးကိုလည်းပဲ ဒီလိုဌာနတွေမှာသင်ကြားနိုင်တယ်ဆိုတဲ့ အသိအမှတ်ပြုစင်တာတွေ တည်ထောင်ပေးဖို့လိုတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအသိအမှတ်ပြုစင်တာတွေဟာ မြို့ကြီးတွေမှာ သွားတက်မှသင်တန်းတွေ တက်ရမှာမဟုတ်ဘဲနဲ့ လက်ရှိဝပ်ရှော့တွေကိုပဲ အသိအမှတ်ပြုပေးပြီးတော့ သင်တန်းတက်နိုင်အောင်လုပ်ပေးရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုလုပ်ပေးလိုက်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် နည်းပညာကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာနိုင်ပါတယ်။ စံချိန်စံညွှန်းတွေလည်း မီလာနိုင်ပါတယ်။ မလုပ်နိုင်ဘူးဆိုရင်တော့ အခုဖြစ်နေတဲ့ နိုင်ငံတကာကဝင်ရောက်လာတဲ့ Services လုပ်ငန်းတွေကို ကျွန်တော်တို့မိအောင်မလုပ်နိုင်တော့ပါဘူး။ ပြည်တွင်းလုပ်ငန်းတွေက ယှဉ်ပြိုင်ပြီးတော့မလုပ်နိုင်တော့ပါဘူး။ ပြီးတဲ့အခါကျတော့ ကျွန်တော်တို့ယာဉ်ကြုံခိုင်မှုအားနည်းတဲ့အခါတွေမှာ အသက်အန္တရာယ်တွေဖြစ်လာနိုင်သလို မလိုလားအပ်တဲ့ဆုံးရှုံးနစ်နာမှုတွေလည်း ဖြစ်လာနိုင်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ Auto Service Industry တိုးတက်စေရန် လက်မှတ်ရကျွမ်းကျင်စက်ပြင်ဆရာ၊ သတ်မှတ်မြေနေရာနဲ့ လုံလောက်သော သတ်မှတ်ပစ္စည်းကိရိယာများရှိမှသာ ကားဝပ်ရှော့၊ ဆိုင်ကယ်ဝပ်ရှော့များ ဖွင့်လှစ်ပေးသည့်စနစ်မျိုး ဖန်တီးပေးနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိမေးမြန်းရခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ စက်မှုဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးခင်မောင်ချို(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များအားလုံး မင်္ဂလာပါလို့ နှုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးခင်မောင်ချို ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်၊ နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေးမှာ စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီး၊ ကောလင်းမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးမျိုးဇော်အောင်၏ မော်တော်ယာဉ်ပြုပြင်သည့်လုပ်ငန်း(Auto Service Industry)တိုးတက်စေရန် လက်မှတ်ရကျွမ်းကျင် စက်ပြင်ဆရာ၊ သတ်မှတ်မြေနေရာနှင့် လုံလောက်သော သတ်မှတ်ပစ္စည်းကိရိယာများရှိမှသာ ကားဝပ်ရှော့၊ ဆိုင်ကယ်ဝပ်ရှော့များ ဖွင့်လှစ်ပေးသည့်စနစ်မျိုးဖန်တီးပေးနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်း သည့် ကြယ်ပွင့်ပြမေးခွန်းနဲ့ပတ်သက်ပြီး စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ကိုယ်စား စက်မှုဝန်ကြီး ဌာနက ရှင်းလင်းဖြေကြားသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

Power Point ဖြင့်ရှင်းလင်းတင်ပြခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။ နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေးကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်လာမှုနှင့်အတူ မော်တော်ယာဉ်နှင့်မော်တော်ဆိုင်ကယ်သုံးစွဲမှုလည်း တိုးတက်များပြားလာနေ တာကို တွေ့မြင်ကြရမှာဖြစ်ပါတယ်။ မော်တော်ယာဉ်နှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်အသုံးပြုမှု များပြားလာ တာနဲ့အမျှ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုမှာ စနစ်ကျကောင်းမွန်ပြီး အရည်အသွေးပြည့်မီတဲ့ မော်တော်ယာဉ် ပြင်အလုပ်ရုံ(Auto Service Center)များနဲ့ ကျွမ်းကျင်စက်ပြင်ဆရာ(Skillful Mechanic)များ လိုအပ်နေတာရှိနေပါတယ်။

Auto Service Industry တိုးတက်စေရန် လက်မှတ်ရကျွမ်းကျင်စက်ပြင်ဆရာများ မွေးထုတ် ပေးနိုင်ရေးအတွက် စက်မှုဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် အလုပ်သမား၊ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေးနှင့် ပြည်သူ့ အင်အားဝန်ကြီးဌာနက Focal Ministry အဖြစ် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် မြန်မာနိုင်ငံ လုပ်သားများကျွမ်းကျင်မှု စံသတ်မှတ်ပြဌာန်းရေးအဖွဲ့(NSSA)(National Skill Standards Authority)တွင် သတ္တုနှင့် အင်ဂျင်နီယာအလုပ်အကိုင်များ စံသတ်မှတ်ရေးကော်မတီနှင့် ကျွမ်းကျင်မှု အသိအမှတ်ပြုရေး၊ လက်မှတ်ထုတ်ပေးရေးကော်မတီတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိနေပါတယ်။

၂၀၁၅ ခုနှစ်မှ ယခုအချိန်အထိ NSSA အနေဖြင့် မော်တော်ယာဉ်စက်ပြင်ကျွမ်းကျင်အဆင့်(၁) အောင်မြင်သူ ၃၄၃ ဦးနှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စက်ပြင်ကျွမ်းကျင်အဆင့်(၁)အောင်မြင်သူ ၉၅ ဦးတို့ကို နိုင်ငံအဆင့်အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များ ထုတ်ပေးခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါတယ်။ NSSA အသိအမှတ်ပြု Auto-motive Mechanic(Level-1) ကျွမ်းကျင်မှုစစ်ဆေးရေး Assessment Center များကိုတော့ စက်မှု ဝန်ကြီးဌာနမှာရှိတဲ့ အမှတ်(၁)စက်မှုသင်တန်းကျောင်း(ဆင်တဲ)၊ အမှတ်(၅)စက်မှုသင်တန်းကျောင်း (မကွေး)နဲ့ ပုဂ္ဂလိကမှ Glory Training Center(ရန်ကုန်)တို့ကို သတ်မှတ်ပေးခဲ့ပြီး ၎င်း Center များတွင် ပြင်ပလုပ်ငန်းခွင်မှ စက်ပြင်များအနေဖြင့် မော်တော်ယာဉ်နှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စက်ပြင် ကျွမ်းကျင်လက်မှတ်အဆင့်(၁)ရရှိနိုင်ရေးအတွက် ဝင်ရောက်ဖြေကြားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဆက်လက်

ပြီးလည်း ကျွမ်းကျင်အဆင့်(၂)၊ (၃)၊ (၄)လက်မှတ်များအတွက်ကိုလည်း စစ်ဆေးပေးနိုင်ရေးအတွက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ပေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

NSSA ၏ ဦးဆောင်မှုဖြင့် ၂၆-၈-၂၀၁၈ ရက်နေ့မှ ၄-၉-၂၀၁၈ ရက်နေ့အထိ ထိုင်းနိုင်ငံ၊ ဘန်ကောက်မြို့မှာ ကျင်းပပြုလုပ်မယ့် ASEAN Skill Competition မှာ မြန်မာနိုင်ငံမှ ပထမဆုံး အနေနဲ့ Automotive Mechanic ကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာပြိုင်ပွဲတွင် ဝင်ရောက်ယှဉ်ပြိုင်မှာဖြစ်တဲ့ အတွက် Level-1 ကျွမ်းကျင်မှုလက်မှတ်ရသူနှစ်ဦးကို စနစ်တကျရွေးချယ်ခဲ့ပြီး အမှတ်(၅)စက်မှု သင်တန်းကျောင်း(မကွေး)နဲ့ ပုဂ္ဂလိကစက်ပြင်အလုပ်ရုံတွေမှာ စခန်းသွင်းလေ့ကျင့်ပေးလျက်ရှိနေ ပါတယ်။ ယခုတင်ပြပုံများကတော့ စခန်းသွင်းသင်ကြားပို့ချပေးနေတာ ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ သူတို့က မကြာမီ ထိုင်းနိုင်ငံမှာသွားရောက်ပြီးတော့ ယှဉ်ပြိုင်ကြမှာဖြစ်ပါတယ်။

စက်မှုဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ နိုင်ငံတော်၏ စက်မှုလက်မှုကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လိုအပ် သော ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများမွေးထုတ်ပေးရန်နှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် စက်မှုသင်တန်းကျောင်းခြောက်ကျောင်းကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဖွံ့ဖြိုးမှုမိတ်ဖက် အဖွဲ့အစည်းများဖြစ်ကြတဲ့ ဂျာမနီနိုင်ငံ၊ ကိုရီးယားနိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံတို့၏ နည်းပညာ၊ ငွေကြေးအကူအညီအထောက်အပံ့များရယူကာ ဆင်တဲ၊ မန္တလေး၊ သာဂရ၊ ပခုက္ကူ၊ မကွေးနဲ့မြင်းခြံတို့မှာ တည်ထောင်ဖွင့်လှစ်ထားရှိပြီး ဖြစ်ပါတယ်။ ပုံမှန်တစ်နှစ်နှင့် နှစ်နှစ်သင်တန်း များကို ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးလျက် ရှိပါတယ်။ ၎င်းအပြင် သင်တန်းကျောင်းမှ သင်တန်းနည်းပြများကို ထုတ်နုတ်၍ မြို့၊ ရွာများအရောက် Mobile Vocational Training စက်မှုနှင့်အသက်မွေးပညာ ရွေ့လျားသင်တန်းများကို အထူးဒီဇိုင်းထုတ်လုပ်ပြင်ဆင်ထားတဲ့ မော်တော်ယာဉ်များနှင့်သွားရောက်၍ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးလျက် ရှိနေပါတယ်။ ယနေ့အထိ စက်မှုနှင့်သက်မွေးပညာရွေ့လျားသင်တန်း ကာလတိုသင်တန်းစုစုပေါင်း (၇၁)ကြိမ်ကို ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးကိုးခုတွင် ဖွင့်လှစ်သင်ကြားခဲ့ပြီး သင်တန်းသားသင်သန်းသူ စုစုပေါင်း ၃၉၁၃ ဦးကို လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ခဲ့ပါတယ်။ ဖွင့်လှစ်ပေး ခဲ့တဲ့သင်တန်းတွေကတော့ မော်တော်ဆိုင်ကယ်နှင့် လယ်ယာသုံးအင်ဂျင်စက်ပြင်သင်တန်း၊ အိမ်သုံး လျှပ်စစ်ဝါယာကြိုးသွယ်တန်းခြင်းသင်တန်း၊ သံဂဟေနှင့် စတီးလ်ဂဟေဆက်သင်တန်းများပဲ ဖြစ်ကြ ပါတယ်။

စက်မှုသင်တန်းကျောင်းအသစ်များကို စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီး၊ မုံရွာမြို့နှင့် မွန်ပြည်နယ်၊ သထုံ မြို့တို့တွင် အိန္ဒိယသမ္မတနိုင်ငံ၏ အကူအညီအထောက်အပံ့ဖြင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၀ ခုနှစ်အတွင်း အသစ်ထပ်မံတိုးချဲ့ဖွင့်လှစ်သွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ မုံရွာမြို့မှာ အသစ်ထပ်မံဖွင့်လှစ်မည့်သင်တန်း ကျောင်းမှာ Automotive Mechanic(Basic & Advance)အပါအဝင် စက်မှုဆိုင်ရာ ဘာသာ ရပ်ပေါင်း ၁၀ ခုဖြင့် ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ စက်မှုသင်တန်းကျောင်းများမှ သင်တန်းသားများကို သင်တန်းကာလအတွင်းမှာပင် ပြင်ပလုပ်ငန်းခွင်အတွေ့အကြုံများ ရရှိစေရေး အတွက် ကြိုတင်လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးနိုင်ရန်အတွက် စက်မှုသင်တန်းကျောင်း(မကွေး)တွင် Progress Automotive Technical Training & Car Service Co.,Ltd နှင့်ပူးပေါင်း၍ လည်းကောင်း၊ စက်မှုသင်တန်းကျောင်း(ပခုက္ကူနှင့်မန္တလေး)တို့မှာလည်း ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီများနှင့် အကျိုးတူ ပူးပေါင်း၍လည်းကောင်း၊ မော်တော်ယာဉ်ပြင်အလုပ်ရုံများကိုဖွင့်လှစ်ပြီး စာတွေ့၊

လက်တွေ့၊ လုပ်ငန်းခွင်လက်တွေ့သင်တန်းများကို School and Industry Linkage အဖြစ် လုပ်ငန်းခွင်မဝင်ရောက်မီကပင် လက်တွေ့ကျကျသင်ကြားပို့ချနိုင်ရေးအတွက် ထပ်မံတိုးချဲ့ဆောင်ရွက် သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

မော်တော်ယာဉ်နှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စက်ပြင်သင်တန်းများကို စက်မှုဝန်ကြီးဌာနအပြင် ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနများရှိ အသက်မွေးပညာသင်တန်းကျောင်းများမှာလည်း သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိနေကြပြီး NSSA နဲ့ ချိတ်ဆက်၍ နိုင်ငံအဆင့်ကျွမ်းကျင်မှုအသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များ ထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိနေကြပါတယ်။ Auto Service Center များနှင့်အတူ Auto Service Industry တိုးတက်စေရန် သတ်မှတ်မြေနေရာနှင့် လုံလောက်သောသတ်မှတ်ပစ္စည်းကိရိယာများရှိမှသာ ကားဝပ်ရှော့နှင့် ဆိုင်ကယ်ဝပ်ရှော့များ ဖွင့်လှစ်၍ပေးသည့်စနစ်မျိုး ဖန်တီးပေးနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်းသည့်မွေးခွန်းနှင့်ပတ်သက်၍ စက်မှုဝန်ကြီးဌာနက ရေးဆွဲလျက်ရှိတဲ့ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်း ဆိုင်ရာမူဝါဒမှာ မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ စက်မှုသင်တန်းကျောင်းများတိုးချဲ့ခြင်း၊ မော်တော်ယာဉ် ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် ကိုင်တွယ်မောင်းနှင်မှုဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်မှုအသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များ ရရှိနိုင်ရေး အတွက် လေ့ကျင့်ပျိုးထောင်ပေးခြင်းစသည့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ၊ အစီအစဉ်များကို ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိနေရန်လို့ပါရှိပါတယ်။

ထို့အပြင် မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဥပဒေကြမ်းကိုလည်း ရေးဆွဲလျက်ရှိရာ အဆိုပါဥပဒေတွင် ပြည်တွင်းမော်တော်ယာဉ်တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများသည် မော်တော်ယာဉ် ရောင်းချပြီးနောက် ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့်လုပ်ငန်းများနှင့် မော်တော်ယာဉ်ပြုပြင်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို စံသတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရန်အတွက် မော်တော်ယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာအလုပ်ရုံများနှင့် သင်တန်းများကို ဒေသအနှံ့အပြားတွင် ဖွင့်လှစ် နိုင်ရန်အတွက် အားပေးကူညီခြင်းနှင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းပြုရမည်ဟု ပါရှိထားပါ တယ်။ ထို့အပြင် ယာဉ်ပြင်အလုပ်ရုံ၊ ဝပ်ရှော့များမှာ ရှိသင်ရှိထိုက်တဲ့ အကျယ်အဝန်း၊ ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာလိုက်နာဆောင်ရွက်ရန် အချက်အလက်များကို လိုအပ်သော ကိရိယာများနှင့်အတူ စက်ကိရိယာပစ္စည်းများနှင့်အပါအဝင် လက်မှတ်ရကျွမ်းကျင်စက်ပြင်ဆရာများ မှ ဖြည့်ဆည်းပေးရေးလုပ်ငန်းများကို အဖွဲ့ဖြင့်ရံဖန်ရံခါစစ်ဆေးအတည်ပြုပေးနိုင်ရေးအတွက် နေရာ ဒေသအလိုက်၊ ဈေးကွက်အခြေအနေအလိုက် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍများကို အားပေးမြှင့်တင်လျက်ရှိပြီး လက်တွေ့ကျကျအသုံးချနိုင်ရေးအတွက် နည်းဥပဒေများနှင့် ညွှန်ကြားချက်များထုတ်ပြန်နိုင်ရေး အတွက်လည်း သက်ဆိုင်ရာဌာနအသီးသီးနဲ့ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိနေပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ ခင်ဗျား။ စက်မှုဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် မော်တော်ယာဉ်စက်ပြင်၊ ဆိုင်ကယ်စက်ပြင်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင် လက်မှတ်ရလုပ်ငန်းများ၊ လုပ်သား ပိုမိုမွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက် စက်မှုသင်တန်းကျောင်းများတွင် ပုံမှန်သင်တန်းကျောင်းများဖွင့်လှစ်ပေးပြီး လိုအပ်ချက်ရှိရာ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီး စက်မှုနှင့် သက်မွေးဆိုင်ရာရွေ့လျားမော်တော်ယာဉ်ဖြင့် နည်းပြများကိုယ်တိုင်သွားရောက်လေ့ကျင့်သင်ကြား ပေးလျက်ရှိနေပါတယ်။

NSSA ကျွမ်းကျင်မှုစစ်ဆေးရေးအသိအမှတ်ပြုဌာနများတွင်လည်း ကျွမ်းကျင်လက်မှတ်များ ထုတ်ပေးနိုင်ရေးအတွက် စစ်ဆေးအကဲဖြတ်ခြင်းများ ပိုမိုပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိခြင်း၊ ဆက်စပ် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့်အတူ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိခြင်းများကို တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါကြောင်း နှင့် မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာမူဝါဒ ပြဋ္ဌာန်းရေးနှင့် မူဝါဒနှင့်အညီ ရေးဆွဲထားသည့် ဥပဒေနှင့် နည်းဥပဒေများကို ရေးဆွဲလျက်ရှိရာမှာ အတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းပြီးပါက အဆိုပါမူဝါဒ၊ ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ များပါ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများအတိုင်း စနစ်တကျပိုမိုသွက်လက်လျင်မြန်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားနိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ကိုယ်စား ရှင်းလင်းတင်ပြ အပ်ပါတယ်။ အားလုံးကိုကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ရွှေကျင်-ထူးကြီးလမ်းအရှည်၏ အလယ်တွင်ရှိသော မြန်အောင်မြို့နယ် တောင်ဘက်ဒေသ အရှေ့ အနောက်ထွက်ပေါက် အဓိကတံတားဖြစ်သည့် အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားအား တည်ဆောက်ပေးနိုင်ခြင်း ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မြန်အောင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခင်မောင်လတ် မေးမြန်းဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးခင်မောင်လတ်(မြန်အောင်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ အားလုံးမင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ မြောင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးခင်မောင်လတ် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့် မဲဆန္ဒနယ်မြေဖြစ်တဲ့ မြန်အောင်မြို့နယ်ဟာ အရှေ့အနောက်အလျားမိုင် ၄၂ မိုင်နဲ့ တောင်မှ မြောက်သို့ အလျားမိုင် ၂၈ မိုင် ကျယ်ဝန်းပြီး ဧရိယာစတုရန်းမိုင်ပေါင်း ၅၉၉၃.၁၄ ရှိပြီး၊ ဟင်္သာတခရိုင်မှ တတိယ အကြီးဆုံးမြို့နယ်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒုတိယအကျယ်ဆုံးမြို့နယ်ထက် ၂၈.၈၈၆ ဧရိယာစတုရန်းမိုင်သာငယ် တဲ့မြို့နယ်ဖြစ်ပါတယ်။ မြို့နယ်ရဲ့တောင်ဘက်ဆုံးဒေသများမှာ ရွှေကျင်-ထူးကြီးလမ်းကိုအသုံးပြု၍ မြို့နယ်ချင်းဆက်လမ်းမကြီးဖြစ်တဲ့ ကြံခင်း-မြန်အောင် ဆုံကုန်းလမ်းမှ အင်္ဂပူ-လေးမျက်နှာ-ဟင်္သာတ သို့လည်းကောင်း၊ ထိုမှ ပုသိမ်-ရန်ကုန်လမ်းမကြီးအဖြစ် မြန်မာပြည်အောင်ပိုင်းဒေသများသို့လည်း ကောင်း၊ မြန်မာပြည်အထက်ပိုင်းဒေသများသို့ ပုသိမ်-မုံရွာလမ်းမကြီးအတိုင်း ကူးသန်းသွားလာနိုင် မယ့်ဆက်စပ်ပေးတဲ့လမ်းပိုင်းဖြစ်ပါတယ်။ ၎င်းရွှေကျင်-ထူးကြီးလမ်းအား အသုံးပြုမယ့် မြောင်မြို့နယ် တောင်ဘက်စွန်းဒေသ ၁၁ အုပ်စု လူဦးရေ ၅၀၀၀၀ ကျော်ခန့်မှာ ၎င်းလမ်းအားအသုံးပြု၍ မြို့နယ် ချင်းဆက်စပ်တဲ့ အရှေ့အနောက်ထွက်ပေါက်အဖြစ် အသုံးပြုတဲ့ အဓိကကျတဲ့လမ်းပိုင်းဖြစ်ပါတယ်။ ၁၉၂၀ ခုနှစ်ကတည်းက ဖောက်ခဲ့တဲ့လမ်းဖြစ်ပါတယ်။ ၁၉၂၇ ခုနှစ်မှာ မန်းလှချောင်းကိုဖြတ်၍ ရေနုတ်ဖောက်ချောင်း ဖောက်လုပ်ရာမှ ၎င်းဖောက်ချောင်းအားတံတားထိုးရန်လိုအပ်ပြီး အုတ်စီ ကမ်းကပ်ခုံနှင့် အလျား ၂၀၊ အကျယ် ၅ ပေရှိတဲ့ သစ်သားတံတားကို ဒေသခံပြည်သူများမှ ဆောက်လုပ်ခဲ့ပါတယ်။ ထိုတံတားပျက်စီးပြီးနောက် လမ်းအသုံးချနိုင်မှု ရပ်တန့်သွားပါတယ်။ ၎င်းလမ်းပိုင်းဟာလည်း တဖြည်းဖြည်းပျက်စီးသွားခဲ့ပါတယ်။ အခုအခါမှာ အုန်းနဲ့ကုန်းမှ အနောက်ဘက် ထူးကြီးအထိ ၆.၁ မိုင်လမ်းပိုင်းမှာ ပြင်ဆင်ပြီးကျောက်ချောလမ်းနှင့် တံတားငါးစင်းမှာအသုံးပြုနိုင်တဲ့ အဆင့်ရှိသကဲ့သို့ အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားမှ အရှေ့ဘက်ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းပါး ရွှေကျင်အထိလမ်းပိုင်း ၆.၁ မိုင်မှာလည်း ကျောက်ချောမြေခင်းလမ်းအဖြစ် ပြုပြင်ပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ၎င်းလမ်းပိုင်းပေါ်ရှိ သရက်ပင်စပ်နှင့်ရဲနီချောင်းတံတားကြီးနှစ်စင်းမှာလည်း အသုံးပြု၍ရတဲ့ တံတားများဖြစ်ပါတယ်။

အရှေ့ဘက်မြစ်ကမ်းဒေသနှင့်အနောက်ဘက်တောင်ရိုးဒေသသို့ ဆက်စပ်ပေးတဲ့ လမ်းပိုင်းလည်း ဖြစ်ပါတယ်။ အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားတစ်စင်းသာ ၎င်းလမ်းပိုင်းရဲ့အလယ်မှာ တည်ဆောက်ရန်ကျန်ပါ တယ်။ ဒီတံတားကြောင့် ၎င်းလမ်းပိုင်းအသုံးချမှုရပ်တန့်နေခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ကျေးရွာတွင်းလမ်းများမှ ကွေ့ဝိုက်၍ ယာယီသွားလာရတဲ့အတွက် ဒေသအနေဖြင့် နှစ်ပေါင်းများစွာကတည်းက အခက်အခဲနဲ့ ရင်ဆိုင်ကာ ဖွံ့ဖြိုးမှုပိတ်ဆို့ခြင်းခံခဲ့ရပါတယ်။ အခုအခါ နှစ်ပေါင်းများစွာ ချောင်းရေတိုက်စားမှုကြောင့် မမြဲဖောက် ချောင်းမှာ ပေ ၁၅၀ မှ ၂၀၀ ကျယ်ပြန့်တဲ့ ချောင်းပေါက်ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။

ဒီလမ်းပိုင်းဟာ ကျွန်တော်တို့ ပြင်ဆင်ထားပြီးတော့ အခုကုမ္ပဏီကနေပြီးတော့လုပ်တဲ့အတွက် ဒီဘက်လမ်းပိုင်းဟာ အတော်ကြီးကောင်းနေပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒီမမြဲဖောက်ဖောက်တဲ့ချောင်းပါ ခင်ဗျား။ ဒီလမ်းပိုင်းဟာလည်းပဲ ကျွန်တော်တို့ ဒီဘက်က ရွှေကျင်ဘက်ကနေပြီးတော့ ထူးကြီးဘက်ကို သွားတဲ့ ကျောက်ရောမြေနီလမ်းပိုင်း ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အခု အဲဒီဖောက်ချောင်းကိုဖြတ်ပြီး တံတား ထိုးရမည့်နေရာ ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါက ကျွန်တော်တို့ ကုမ္ပဏီကပြုပြင်ထားတဲ့လမ်းပါ။ အခု သွားလာမှုရပ်ဆိုင်းတဲ့အတွက် ချုံများနဲ့ပြန်ပြီးတော့ ဒီလမ်းပိုင်းဟာ ဖုံးအုပ်နေတဲ့သဘောဖြစ်ပါတယ် ခင်ဗျား။ ဒါက ထူးကြီးဘက်ကလာတဲ့ တာရဲ့ထိပ်ပါခင်ဗျား။ ဒါက ကျွန်တော်တို့ ထူးကြီး-ရွှေကျင် လမ်းအလယ်ခေါင်တည့်တည့်မှာရှိတဲ့ ဒီအနီဝိုင်းထားတဲ့နေရာဟာ လမ်းပိုင်းဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ တံတားဆောက်ရမည့်နေရာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ သို့ပါ၍ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှ သက်ဆိုင်ရာ သို့ မေးလိုတဲ့မေးခွန်းမှာ ရွှေကျင်-ထူးကြီးမြို့နယ်ချင်းဆက် လမ်းပိုင်းအပေါ်ရှိ ရွှေကျင်-ထူးကြီး လမ်းပိုင်းရဲ့ အလယ်တွင်ရှိတဲ့ မြို့နယ်ရဲ့တောင်ဘက်ဒေသအတွက် အရှေ့အနောက်ထွက်ပေါက်ဖြစ်ပြီး မြစ်ကမ်းဒေသနှင့်တောင်ရိုးဒေသ ဆက်စပ်ပေးနိုင်တဲ့အဓိကတံတားဖြစ်တဲ့ အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားအား တည်ဆောက်ပေးနိုင်ခြင်း ရှိ/မရှိသိလို၍ ဒေသခံပြည်သူများကိုယ်စား မေးမြန်းအပ်ခြင်းဖြစ်ပါတယ် ခင်ဗျား။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဖိတ်ကြားထားသော ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့်ပြည့်စုံကြပါစေလို့ ဆုမွန်ကောင်းတောင်းရင်း နှုတ်ခွန်း ဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးကျော်လင်း ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေဖြင့် ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး၊ မြန်အောင်မဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဦးခင်မောင်လတ်မှမေးမြန်းထားတဲ့ ရွှေကျင်-ထူးကြီးမြို့နယ်ချင်းဆက် လမ်းပိုင်းပေါ်ရှိ ရွှေကျင်-ထူးကြီးလမ်းအရှည် အလယ်တွင်ရှိသော မြန်အောင်မြို့နယ်တောင်ဘက်ဒေသ အရှေ့ အနောက်ထွက်ပေါက်အဓိက တံတားဖြစ်သည့် အုန်းနဲ့ကုန်းတံတားအား တည်ဆောက်ပေးနိုင်ခြင်း ရှိ/မရှိ သိရှိလိုခြင်းနှင့်စပ်လျဉ်းတဲ့ မေးခွန်းအား ရှင်းလင်းဖြေကြားသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မြန်အောင်မြို့နယ်၊ အုန်းနဲ့ကုန်းရွာရှိ မမြချောင်း တံတားသည် ဟင်္သာတ-ဆုံကုန်း-မြန်အောင်လမ်းမကြီးနှင့် ဆက်သွယ်ထားသည့် လမ်းပေါ်တွင်တည်ရှိ ပြီး လမ်းအဆင့်သတ်မှတ်ချက်အရ Class(A) အဆင့်ရှိတဲ့ လမ်းဖြစ်ပါတယ်။ တံတား၏ လက်ရှိအခြေ အနေမှာ အမြင့် ၂၄ ပေခန့်ရှိပြီး ချောင်း၏အကျယ်မှာ ၂၄၀ ပေရှိပါတယ်။ အဆိုပါတံတားမှာ ထူးကြီးမြို့နှင့် ရွှေကျင်တိုက်နယ်ရှိ ကျေးရွာများအား ဆက်သွယ်ထားသော ကျေးလက်လမ်းပေါ်တွင် တည်ရှိပြီး အသစ်တည်ဆောက်ပေးရန် လိုအပ်သောတံတားတစ်စင်းဖြစ်ပါတယ်။ တံတားတည်ဆောက် ပြီးစီးပါက ကျေးရွာပေါင်း ၅၂ ရွာ၊ အိမ်ခြေပေါင်း ၄၅၉၀၊ လူဦးရေပေါင်း ၁၈၄၀၀ ခန့်တို့ကို တိုက်ရိုက် အကျိုးပြုမှာဖြစ်ပါတယ်။ အုန်းနဲ့ကုန်းရွာရှိ မမြချောင်းတံတား တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းကို ၂၀၁၈- ၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာ ရန်ပုံငွေများ ပါဝင်ခြင်းမရှိသေးသဖြင့် ၂၀၁၉-၂၀၂၀ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာ ထည့်သွင်းလျားထားပြီးတော့ ရန်ပုံငွေခွဲဝေရရှိမှုအပေါ်မူတည်ပြီးတော့ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါ ကြောင်း ရှင်းလင်းဖြေကြားအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

မြေပုံမြို့နယ်၊ ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာနှင့် အမ်းမြို့နယ်၊ ရူးကျေးရွာကို ဆက်သွယ်ပေးမည့် ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက် မြေသားလမ်းနှင့် ယင်းလမ်းပေါ်ရှိ တံတားများအား ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ဆောင်ရွက်ပေးရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မြေပုံမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဖေသန်း မေးမြန်းဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဖေသန်း(မြေပုံမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ အားလုံးမင်္ဂလာပါလို့ နှုတ်ခွန်းဆက်သရင်း ဂါရဝပြုပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ မြေပုံမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဖေသန်း ဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားရပါတဲ့ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်ကို Power Point ဖြင့် တင်ပြခွင့်ပြုပါ ခင်ဗျား။ အခု ကျွန်တော်မေးမယ့်မေးခွန်းကတော့ မြေပုံမြို့နယ်၊ ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာနှင့် အမ်းမြို့နယ်၊ ရူးကျေးရွာကိုဆက်သွယ်တဲ့လမ်းနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ အပြီးအပိုင်ဖောက်လုပ်နိုင်ဖို့အတွက် တင်ပြခြင်း ဖြစ်ပါတယ်။ မေးခွန်း(၁)ကတော့ ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း ကောင်းမွန်စွာဖြစ်မြောက် ရေးအတွက် မြေသားလမ်းများအား လာမည့် ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာနှစ်အတွင်း အပြီးဆောက်လုပ်နိုင် ခြင်းရှိ/မရှိ။ မေးခွန်း(၂)ကတော့ ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းပေါ်ရှိတံတားများအား လာမည့် ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာနှစ်အတွင်း စတင်တည်ဆောက်နိုင်ရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိဖြစ်ပါတယ်။ ဒီမေးခွန်းကို ကျွန်တော် ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာနှစ်မှာပါနိုင်အောင်ဆိုပြီးတော့ ၃ လပိုင်းကတည်းက မေးထားတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလမ်းက အခုမြင်ရတဲ့အတိုင်းပါပဲ။ မြေပုံမြို့နယ်က အမ်းမြို့နယ်ကို ဆက်သွယ်ထားပါတယ်။ မိုင်အားဖြင့် ၇ မိုင်နဲ့ ၄ ဖာလုံရှိပါတယ်။ မြေပုံမြို့နယ်အပိုင်းမှာတော့ ၃ မိုင်နဲ့ ၄ ဖာလုံရှိပြီးတော့ အမ်းမြို့နယ်အပိုင်းမှာ ၄ မိုင်ရှိပါတယ်။ အဲဒီမှာ အပြာရောင်အစက်တွေနဲ့ပြထားတာ ကတော့ ဒီလမ်းပေါ်မှာတည်ရှိတဲ့ချောင်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ တံတားတွေ မထိုးရသေးပါဘူး။ အဲဒီမှာ ပေအများဆုံးကတော့ ၁၈၀ ပဲကျယ်ပါတယ်။ အဲဒီချောင်းနှစ်ချောင်းဖြစ်တဲ့ ဘုန်းကြီးပြွန်ချောင်းနဲ့ မညင်းပြွန်ချောင်းဆိုတာကလည်း ကျွန်တော်တို့က မြေသားနဲ့ပိတ်လို့ရတဲ့ချောင်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကို ကျွန်တော်တို့ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ဘဏ္ဍာနှစ်မှာ မြေသားလမ်း ခြောက်မိုင်ကို ဖောက်ခဲ့ပါတယ်။ မြေပုံမြို့နယ် အပိုင်းကို တစ်ဆင့်ဂုဏ်ဆောင်ကုမ္ပဏီကဖောက်ခဲ့ပြီးတော့ အမ်းမြို့နယ်အပိုင်းကို ရာစုသစ်မြင့်မိုရ် ကုမ္ပဏီက ဖောက်လုပ်ခဲ့တာဖြစ်ပါတယ်။ အခုမြင်နေရတာကတော့ မြေပုံမြို့နယ်လမ်းပိုင်းအခြေအနေ

ပါ။ ဒါပေမဲ့ နှစ်ကြာလာတော့ လယ်သမားတွေက အဲဒီလမ်းမပျက်အောင်ဆိုပြီးတော့ မြေသားတွေနဲ့ ကန်သင်းရိုးဖို့ပြီးတော့ ထိန်းထားတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ဒီဘက် ညာဘက်အခြမ်းကပုံကတော့ ထိန်းထားပေမဲ့ ရာသီဥတုပြင်းထန်တဲ့အတွက် တချို့နေရာတွေမှာ ကျိုးပေါက်သွားတာတွေလည်း ရှိပါတယ်။ ဒါက မညှင်းပြန်ချောင်းရိုး၊ မြေသားဖို့ရန်လိုအပ်နေတဲ့နေရာကို ကွင်းဆင်းပြီးတော့ တိုင်းတာခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒါက မနှစ်က ၂၀၁၇-၂၀၁၈ ဘဏ္ဍာနှစ်မှာ ကျန်တဲ့ ၁ မိုင်နဲ့ ၄ ဖာလုံကို နေကျော်ကြားထွန်းတောက်ကုမ္ပဏီက ဖောက်လုပ်ခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီမှာ မြေသားကောင်းတဲ့နေရာ ၃ ဖာလုံကိုတော့ ဖောက်ခဲ့ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ကျန်တဲ့ ၉ ဖာလုံကို အခက်အခဲတွေ့တယ်ဆိုပြီးတော့ ဘဏ္ဍာငွေကို သက်ဆိုင်ရာသို့ပြန်အပ်ခဲ့ပါတယ်။ သက်ဆိုင်ရာကလည်း ကြည်ကြည်ဖြူဖြူပဲလက်ခံခဲ့ပါတယ်။ ဒါကတော့ ရူးချောင်းဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါက နွေရာသီမှာကျတော့ ရေမရှိပါဘူး။ အဲဒီနေရာကို ကျော်လိုက်တာနဲ့ ရူးကျေးရွာကိုရောက်ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ဒီလမ်းဟာအပြီးအပိုင်ဖောက်ဖို့ ဆိုရင် ကျွန်တော်တို့အနေနဲ့ ၉ ဖာလုံလောက်ပဲကျန်ပါတော့တယ်။ ဒါပေမဲ့ အရင်တင်ပြခဲ့သလိုပဲ တချို့ မြေသားလမ်းပိုင်းတွေဟာ အကုန်လုံးပျက်စီးကုန်ပါပြီ။ ဒါကိုအချိန်မီဖောက်နိုင်မယ်ဆိုရင်တော့ ကျွန်တော်တို့အနေနဲ့ အကောင်းဆုံး ဒေသခံတွေကလည်း မျှော်လင့်နေကြပါတယ်။ အဲဒါကြောင့် ကျွန်တော့်အနေနဲ့ မြေပုံမြို့နယ်၊ ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာကနေပြီးတော့ ရူးကျေးရွာကို ဆက်သွယ်ထားတဲ့ လမ်းသာပေါက်မယ်ဆိုရင် ကျွန်တော်တို့မြို့နယ်မှာရှိတဲ့ အဲဒီပတ်ဝန်းကျင်ကကျေးရွာတွေက ရူးကျေးရွာကတစ်ဆင့် ဆက်သွယ်ထားတဲ့လမ်းမကြီးကို ရောက်သွားနိုင်ပါတယ်။ အဲဒီအခွင့်အရေးကို လိုချင်တဲ့အတွက် ဒေသခံတွေအနေနဲ့မျှော်လင့်နေကြတဲ့အတွက် ဒီမေးခွန်းကို တင်ပြမေးမြန်းရခြင်း ဖြစ်ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန) ။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီး ခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ရခိုင်ပြည်နယ်၊ မြေပုံမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဖေသန်းမှမေးမြန်းထားတဲ့ ရခိုင်ပြည်နယ်၊ မြေပုံမြို့နယ် ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာနှင့် အမ်းမြို့နယ်၊ ရူးကျေးရွာကို ဆက်သွယ်ပေးမည့် ရူး-ရေခေါင်းချိန် ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း ကောင်းမွန်စွာပြီးမြောက် စေရေးအတွက် မြေသားလမ်းအား လာမည့် ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် အပြီးလုပ်ဆောင်ပေး နိုင်ခြင်းရှိ/မရှိနှင့် ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းပေါ်ရှိတံတားများအား ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စတင်တည်ဆောက်ပေးရန်ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းတဲ့မေးခွန်းအား ရှင်းလင်းဖြေကြား သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသောဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မြေပုံမြို့နယ်၊ ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း ၏ လက်ရှိအခြေအနေသည် မြေပုံမြို့နယ်အပိုင်းတွင် မြေသားလမ်း ၃ မိုင် ၄ ဖာလုံ၊ အမ်းမြို့နယ်အပိုင်း တွင် မြေသားလမ်း ၄ မိုင် စုစုပေါင်း မြေသားလမ်း ၇ မိုင် ၄ ဖာလုံရှိပြီး လမ်းအဆင့်သတ်မှတ်ချက်အရ Class C ဦးစားပေးအဆင့်တစ်လမ်းဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုပါလမ်းပေါ်တွင် ၁၈၀ ပေအကျယ်ရှိ ရေခေါင်း ချိန်ရွာချောင်းနေရာ၌ တံတားတစ်စင်း၊ ၁၅၀ ပေအကျယ်ရှိ မညှင်းပြန်ချောင်းနေရာ၌ တံတားတစ်စင်း၊

၂၀ ပေအကျယ်ရှိ ချမ်းမိန်တူးမြောင်းနေရာ၌ တံတားတစ်စင်း၊ ၃၀ ပေအကျယ်ရှိ ဘုန်းကြီးပြန်နေရာ၌ တံတားတစ်စင်းနှင့် ရေပြန်များဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုအပ်မှာဖြစ်ပါတယ်။

၂၀၁၇-၂၀၁၈ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာ အမ်းမြို့နယ်အပိုင်း၌ မြေသားလမ်း ၁ မိုင် ၄ ဖာလုံ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးတော့ ရူးကျေးရွာထိပ်မှစတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့တဲ့နေရာမှာ ၃ ဖာလုံအတွက် လယ်သမား များကို လျော်ကြေးပေးပြီး ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သော်လည်းပဲ ကျန်တဲ့ ၁ မိုင် ၁ ဖာလုံအတွက် လယ်သမား များမှ လျော်ကြေးအဆမတန်တောင်းဆိုခဲ့တဲ့အတွက် ညှိနှိုင်းလို့မရဘဲနဲ့ အဲဒီရန်ပုံငွေကို ပြန်လည် အပ်နှံခဲ့ရပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသောဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အထက်ပါ ရူး-ရေခေါင်းချိန်ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းနှင့် ၎င်းလမ်းပေါ်ရှိတံတားများကို လယ်ယာမြေလျော်ကြေးကိစ္စများ ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ပြီးပါက ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အလိုက် ရန်ပုံငွေများ ထည့်သွင်းလျာထားပေးသွားမည်ဖြစ်ပြီးတော့ ရန်ပုံငွေခွဲဝေရရှိမှု အပေါ်မူတည်ပြီးတော့ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သောလမ်းအဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ပေးသွား မည်ဖြစ်ပါကြောင်း ရှင်းလင်းဖြေကြားအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မိုက်ပေးပါ။

ဦးဖေသန်း(မြေပုံမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ ဝန်ကြီးဖြေသွားတဲ့ထဲမှာ ဒါကို လျော်ကြေးငွေတွေကို တွက်ချက်ပြီးမှလုပ်သွားမယ်ဆိုတဲ့အဖြေလေးကြားလိုက်ပါတယ်။ ပထမတစ်ချက်မေးချင်တာက အဲဒီ လျော်ကြေးငွေတွေကို ဘယ်သူကတွက်ချက်ပြီးတော့ လုပ်ရမှာလဲ။ ဘယ်ဌာနက တာဝန်ယူမှာလဲ။ ဘယ်တော့လုပ်မှာလဲဆိုတဲ့အချက်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒုတိယတစ်ချက်ကတော့ တင်ဒါလုပ်ငန်းတွေနဲ့ ပတ်သက်ပြီးတော့ မကြာခဏကြုံတွေ့ရတာတွေရှိပါတယ်။ စီမံကိန်းဆွဲတဲ့ပုဂ္ဂိုလ်တွေကလည်း မြေပြင် (Ground)ကိုမဆင်းဘဲနဲ့ ဘယ်လိုအခက်အခဲရှိတယ်ဆိုတာမသိဘဲနဲ့ ၃ မိုင် ပေဘယ်လောက်။ အနံက ၁၈ ပေ အမြင့်က ၃ ပေဆိုတော့ မြေပြင်ကို တကယ်တမ်း ဘယ်လိုအခက်အခဲရှိတယ်ဆိုတာ သွားမစစ် ဆေးပါဘူး။ တင်ဒါဆွဲတဲ့ကုမ္ပဏီတွေကလည်း မြေပြင်ကိုသွားပြီးတော့ မကြည့်ပါဘူး။ အဲဒီစာရွက်ပေါ် မှာပဲ ဆွဲလိုက်ကြတာ။ ဒါကြောင့် ဒီလိုအခက်အခဲတွေ ဖြစ်လာတယ်။ နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာတွေ အလဟဿဆုံးရှုံးတယ်။ ဒီလိုအခြေအနေမျိုးရှိနေပါတယ်။ ဒါက ဘယ်သူ့တာဝန်ရှိသလဲဆိုတဲ့ အပိုင်းပါ။ တကယ်တော့ တင်ဒါစည်းမျဉ်းတွေအရ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းတွေအရရော ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းတွေအရရော ဒါက ပြန်လို့လက်ခံလို့ရတဲ့ငွေမျိုးလား။ အဲဒီလိုဆိုရင် တခြားကုမ္ပဏီ တွေကိုလည်းပဲ မြေပြင်ကိုမဆင်းကြည့်ဘဲနဲ့ လုပ်နိုင်တဲ့အပိုင်းလေး၊ အလွယ်တကူဖြစ်မယ့်အပိုင်းလေး ကို လုပ်ပြီးတော့ မလုပ်နိုင်တဲ့အပိုင်းကို ပြန်ပြီးတော့အပ်မယ်ဆိုရင် ဒါဟာ ခုနကပြောတဲ့စည်းမျဉ်းတွေ နဲ့ညီရဲ့လား။ အဲဒါမျိုးနောက်တစ်ကြိမ် မပေါ်ပေါက်အောင်အတွက် ကျွန်တော်တို့ ဘယ်လိုလုပ်မလဲ။ ဒီလိုတွက်ချက်ပြီးတော့ အသေးစိတ်ကွင်းဆင်းပြီးတော့ ဒါတွေကို လေ့လာသုံးသပ်ဖို့လိုပါတယ်။ ဒါမှမဟုတ်ရင်တော့ အကုန်လုံးကုမ္ပဏီတွေက ဒီလိုပဲ၊ ဒီအမျိုးမျိုးပဲ ပြန်ပြီးတော့ အပ်ကြမှာဖြစ်ပါ တယ်။ ဒါကိုလက်ခံခြင်းကရော၊ ဥပဒေနဲ့ညီညွတ်ရဲ့လားဆိုတာတစ်ချက်။ ခုနကပြောတဲ့ စီမံကိန်းပြန်ပြီး တော့ စတင်ဖို့အတွက်၊ မြေပြင်ကိုကွင်းဆင်းဖို့အတွက် အစီအစဉ်ကို လျော်ကြေးပေးမယ့်ပုဂ္ဂိုလ်တွေက တွက်ချက်ပြီးတော့ တင်ပြမယ်ဆိုရင် နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာတာဝန်ရှိတော့ ဘယ်ဌာနကဒါကိုလုပ်မလဲဆိုတာ တစ်ချက် သိလိုတဲ့အတွက် လေးစားစွာထပ်ပြီးတော့ တင်ပြမေးမြန်း အပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ ဖြေကြားနိုင်က ဖြေကြားပေးပါ။

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ လျော်ကြေးငွေကတော့ ပြည်နယ်(လယ်/စီ)က ဆောင်ရွက်မှာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီ နေရာမှာလည်းပဲ ကျွန်တော်တို့က ပထမပိုင်းမှာ လယ်သမားတွေက တော်တော်လေးကို အပြုသဘောနဲ့ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့တဲ့အတွက် ပထမပိုင်းမှာ လယ်သမား ၅ ဦးအတွက် ငွေကျပ် ၅၂ သိန်းလျော်ထားပြီး ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အဲဒီအချိန်မှာ ကျန်တဲ့ ၉ ဖာလုံပဲကျန်တဲ့လူတွေက သိန်း ၅၀၀ ကျော်ဆိုတော့ အဲဒါ သွားပေးလိုက်လို့ရှိရင် ဒီဘက်ကအရင်လျော်ခဲ့တဲ့လူတွေအားလုံးအစအဆုံးပြန်လျော်ရမှာဆိုတော့ ရှင်းလို့မပြီးနိုင်မှာစိုးတာနဲ့ ကျွန်တော်တို့က အဲတစ်ခုကို ရပ်ထားတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ပြည်နယ် တော့ တင်ပြထားပါတယ်။ ဒါလေးကိုတော့ ပြည်နယ်အနေနဲ့အမြန်ဆုံးညှိနှိုင်းပြီးတော့ ဆောင်ရွက်ပေး မှာပါ။ ၉ ဖာလုံပဲကျန်တာပါ။ ဘာမှလည်းမရှိပါဘူး။ သို့သော် သူတို့ကအဲဒါမရရင် မဖယ်ဘူးဆိုတဲ့အခါ ကျတော့ အဲဒီမှာအခက်အခဲဖြစ်နေတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါကို သူတို့တောင်းတာကြီးသွားပေးလိုက်ရင် လည်း ယခင်လျော်ခဲ့တဲ့လူတွေက ပြန်တောင်းလာနိုင်တဲ့အတွက်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ပြည်နယ် ကိုတော့ ကျွန်တော်တို့ မြန်မြန်လေးဖြတ်ပေးဖို့တောင်းဆိုထားပါတယ်ခင်ဗျား။ ရှင်းလင်းတင်ပြအပ်ပါ တယ်။

မင်းတပ်မြို့နှင့် မကွီအိမ်နူးမြို့ကို ဆက်သွယ်ထားသောလမ်းပေါ်ရှိ အုံရွာနှင့်ကင်းလိုရွာကြား မုန်းချောင်းကိုဖြတ်၍ ကွန်ကရစ်တံတားတည်ဆောက်ပေးရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မင်းတပ်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးနေလင်းအောင် မေးမြန်းဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးနေလင်းအောင်(မင်းတပ်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့် ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဒုတိယဝန်ကြီး နှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာပါလို့ ဦးစွာပထမ နှုတ်ခွန်းဆက်သပါရစေ။ ကျွန်တော်ကတော့ ချင်းပြည်နယ်၊ မင်းတပ်မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးနေလင်းအောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ မင်းတပ်မြို့နဲ့ မကွီအိမ်နူးမြို့ကို ဆက်သွယ်ထားသောလမ်းပေါ်မှာရှိတဲ့ အုံရွာနှင့် ကင်းလိုရွာကြားမှာရှိတဲ့ မုန်းချောင်းကိုဖြတ်ပြီးတော့ ကွန်ကရစ်တံတားတည်ဆောက်ပေးနိုင်ပါရန် မေးမြန်းသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point အသုံးပြုခွင့်ပေးပါခင်ဗျား။ ဒါကတော့ မကွီအိမ်နူးမြို့ပြမြေပုံလေးဖြစ်ပါတယ်။ ဒီ အဝါရောင်လေးနဲ့ပြထားတာကတော့ မကွီအိမ်နူးမြို့ ဖြစ်ပါ တယ်။ ဒီမကွီအိမ်နူးမြို့လေးကိုလည်း အစိုးရသစ်ရဲ့လက်ထက်မှာ မြို့အဖြစ်သတ်မှတ်ပေးတဲ့အတွက် ကျွန်တော်တို့ရဲ့ တိုင်းရင်းသားမိဘပြည်သူများရဲ့ကိုယ်စား ပြည်သူ့အစိုးရကို အထူးပင် ကျေးဇူးတင်ပါ တယ်လို့ ပြောကြားပါရစေ။ ဒီ မကွီအိမ်နူးမြို့လေးကတော့ မင်းတပ်၊ မတူပီ၊ ကန်ပက်လက်၊ ပလက်ဝ လေးမြို့နယ်ရဲ့ အဆုံမှာရှိပြီးတော့ ဒီတံတားလေးကိုဖောက်လုပ်ပေးလိုက်မယ်ဆိုရင် မကွီအိမ်နူးမြို့ အပါအဝင် မင်းတပ်၊ မတူပီ၊ ကန်ပက်လက်၊ ပလက်ဝ လေးမြို့နယ်မှာရှိတဲ့ ပြည်သူများ အကျိုးဖြစ်ထွန်း မှာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါကတော့ အနီရောင်လေးနဲ့ဝိုင်းပြထားတာကတော့ ဒီတံတားလေး တည်ဆောက်မယ့်နေရာကိုဖော်ပြထားတဲ့ မြေပုံအကြမ်းလေးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ မကွီအိမ်နူးမြို့နဲ့ မင်းတပ်မြို့ကို ဆက်သွယ်ထားတဲ့ လမ်းကြောင်းလေးဖော်ပြထားတာပါ။ တောအထပ်ထပ်

တောင်အစွယ်စွယ်ကို ခက်ခက်ခဲခဲနဲ့ဖောက်လုပ်ထားတဲ့ လမ်းကြောင်းလေးဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအနီရောင် လေးနဲ့ပြထားတာကတော့ မုန်းချောင်းကိုဖြတ်ပြီးတော့ အခုတံတားတည်ဆောက်မယ့်နေရာကို ညွှန်ပြ ဖော်ပြထားခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ မင်းတပ်မြို့ကို ချောင်းဖျားခံပြီးတော့ စီးဆင်းသွားတဲ့ မုန်းချောင်းလေးဖြစ်ပါတယ်။ အခု လူကူးကြိုးတံတားလေးလည်း ရှိပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါ နွေရာသီအချိန် မှာရိုက်ကူးထားတာဖြစ်သည့်အတွက် ချောင်းလေးဟာ တည်ငြိမ်အေးချမ်းပြီး၊ အလွန်သာယာပြီးတော့ သူမဟုတ်သလိုလေး နေပါတယ်။ ဒါကတော့ မိုးရာသီအခုအချိန်ကာလဖြစ်ပါတယ်။ သူ့ရဲ့ဇာတိ၊ သူ့ရဲ့ အရည်အသွေး ပြပါပြီ။ တောင်ကျချောင်းဆိုသလိုပဲ တစ်ဝန်းဝန်း တစ်ဒိုင်းဒိုင်းနဲ့ တောင်ပေါ်ကနေ အရှိန်ပြင်းစွာ စီးဆင်းပြီးတော့ သိပ်ပြီးတော့ကြောက်စရာကောင်းတဲ့အချိန်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအချိန်မှာ ကျွန်တော်တို့ ဒေသခံပြည်သူများဟာ ခေါင်းကိုဆင်နင်းသလို စတင်ပြီးတော့ ပူပန်သောကတွေ ရောက်ရှိလာပါတယ်။ ဒါကတော့ စောစောကတံတားလေးပဲဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုပဲ နှစ်အလိုက် ရံဖန်ရံခါ ဆိုသလို အဲဒီတံတားလေးဟာ ချောင်းရေကြီးပြီးတော့ တံတားဖြတ်ကူးတာလေးဟာ ပါသွားတာမျိုးတွေ ဖြစ်တတ်ပါတယ်။ ဒီအချိန်မှာဆိုရင် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများ လူမှုရေး၊ စီးပွားရေး၊ ကျန်းမာရေးအပါအဝင် တိုင်းပြည်ရဲ့တာဝန်ကိုထမ်းဆောင်တဲ့ ဝန်ထမ်းတွေဟာလည်း ချောင်းရဲ့ တစ်ဖက်တစ်ချက်မှာရှိတဲ့နေရာကို တာဝန်ထမ်းဆောင်ရမယ်ဆိုရင် ဒီချောင်းကိုဖြတ်ပြီးတော့ မဖြစ်မနေသွားရမယ်ဆိုရင်တော့ အိမ်အပြန်လမ်းကို မိဘပြည်သူတွေ၊ သူတို့ရဲ့မိဘတွေဟာ ငါ့သား၊ ငါ့သမီးလေး ဘယ်အချိန်ရောက်လာပါ့မလဲ။ ချောင်းမှဖြတ်နိုင်ပါ့မလား။ ချောင်းထဲကိုပါသွားပြီလား ဆိုတဲ့ စိုးရိမ်စိတ်တွေ ပူပန်သောအချိန် စတင်ရောက်ရှိတဲ့အချိန် ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါကတော့ စောစောကတံတားလေး ချောင်းထဲပါသွားတာကို ကျွန်တော် အနီးကပ်ပြထားခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ အပေါ်မှာ ကြိုးလေးနှစ်ချောင်းကျန်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အဲဒီကြိုးလေးကို ဘယ်လိုအသုံးချသလဲဆိုတာ သိရှိအောင်လို့ပါ။ ဟုတ်ကဲ့ပါ။ အဲဒီတံတားလေး အဲဒီလိုပါသွားပြီဆိုရင် အဲဒီကြိုးလေးပေါ်ကနေ တိုင်းပြည်တာဝန်များကိုထမ်းဆောင်ဖို့ ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ လူမှုရေး စတဲ့အကြောင်းတွေ အဖက်ဖက်ကြောင့် မဖြစ်မနေကူးသန်းသွားလာရမယ်ဆိုရင်တော့ အခုလိုလေးကူးရပါတယ်ခင်ဗျား။ အလွန်အန္တရာယ်များပါတယ်။ တကယ်လို့ ပြုတ်ကျသွားမယ်ဆိုရင်တော့ လူမပြောနဲ့ ဆင်တောင်မှ တလိမ့်ခေါက်ကွေးသွားပြီးတော့ အဲဒီမှာ အလောင်းတောင်ရှာမတွေ့ရပါဘူး။ ဒါကြောင့်မို့လို့ အဲဒီလို ပါပဲ။ ပြည်သူတွေ အဲဒီလို ချောင်းထဲမှာမျှောပါသွားပြီးတော့ မထင်မရှားနဲ့သေတဲ့သူတွေလည်း အများကြီးရှိပါတယ်ခင်ဗျား။ ဂျိမ်းစဘွန်းမင်းသားဇာတ်ကားရိုက်တယ်ဆိုတာ သူကသရုပ်ဆောင်ပြ တာပါ။ ကျွန်တော်တို့ အလွန်ကြည့်လို့ကောင်းပါတယ်။ ဒါကတော့ သရုပ်ဆောင်နေတာမဟုတ်ပါဘူး။ တကယ်အန္တရာယ်များနဲ့ ကူးခတ်နေတာဖြစ်သည့်အတွက် ကြည့်လို့တော့မကောင်းပါဘူးခင်ဗျား။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ဒီတံတားလေးဟာ မဖြစ်မနေ ကျွန်တော်တို့လိုအပ်နေတာ အမှန်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့လည်း ပြည်သူ့အစိုးရနဲ့ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနကလည်း ချင်းပြည်နယ်အတွက်ဆိုရင် လမ်းတံတားတွေကို အထူးဦးစားပေးဆောင်ရွက်ပေးနေတယ်ဆိုတာကို ကျွန်တော်သိရှိရပါတယ်။ အထူးပင် ကျေးဇူးတင်ရှိပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ သက်ဆိုင်ရာက လာရောက်ဖြေကြားမယ့်ဝန်ကြီး ဟာဆိုရင်လည်း ချင်းပြည်နယ်မှာ အခေါက်ပေါင်းများစွာ ရောက်ရှိသည့်အတွက် ချင်းပြည်နယ်ရဲ့ အကြောင်းကို ကျွန်တော်မပြောရင်လည်း အကြောင်းစုံသိရှိပြီးသားဖြစ်တယ်။ ဒါကိုလည်း ကျေးဇူး တင်ရှိပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ မဆွတ်ခင်ကညွတ် မတိမ်းခင်ကယိမ်း မခြွေခင်က ကြွေဆိုသလိုပဲ

ကျွန်တော်မတောင်းခင်ကတည်းက သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနက ပေးချင်စိတ်ရှိနေတယ်ဆိုတာ ကျွန်တော်သိရှိပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနကလည်း ဒီတံတားလေးကို လာမယ့်ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာ လျာထားဆောင်ရွက်သွားမယ်လို့ ဖြေကြားလိုက်မယ်ဆိုရင်တော့ အတိုင်းထက်အလွန် တံခွန်နှင့်ကုက္ကား အလံနှင့်ရထားဆိုသလိုပါပဲခင်ဗျ။ သက်ဆိုင်ရာပြည်သူလူထုက လည်း ကျွန်တော်တို့ အိပ်မက်ဆိုးကြီး ရှည်ကြာစွာမက်ခဲ့တဲ့ အိပ်မက်ထဲကနေပြီးတော့ ကျွန်တော်တို့ စိတ်နှလုံးအေးချမ်းသာယာပြီးတော့ အိပ်မက်လှလှလေးတွေ မက်နိုင်မှာဖြစ်သည့်အတွက် ဒီတံတား လေးကို လာမယ့်ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာ မဖြစ်မနေဆောင်ရွက်ပေးသွားပါလို့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ တင်ပြဆွေးနွေးရင်းနဲ့ ကျွန်တော့်ရဲ့မေးခွန်းလေးကို လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှတစ်ဆင့် လေးစားစွာဖြင့် ဒေသခံတိုင်းရင်းသားပြည်သူများကိုယ်စား မေးမြန်းအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အထူးပင် ကျေးဇူးတင်ရှိပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေဖြင့် ချင်းပြည်နယ်၊ မင်းတပ်မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဦးနေလင်းအောင်မှမေးမြန်းထားတဲ့ မင်းတပ်မြို့နှင့်မကွီအိမ်နူးမြို့ကို ဆက်သွယ်ထား သောလမ်းပေါ်ရှိ အံ့ရွာနှင့်ကင်းလိုရွာကြား မုန်းချောင်းကိုဖြတ်၍ ကွန်ကရစ်တံတားတည်ဆောက်ပေး ရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့် တည်ဆောက်ပေးမည်ဆိုပါက မည်သည့်အချိန်တွင် စတင်ဆောင်ရွက်ပေးမည် ကို သိရှိလိုခြင်းနှင့်စပ်လျဉ်းတဲ့မေးခွန်းအား ရှင်းလင်းဖြေကြားသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ မင်းတပ်မြို့နှင့် မကွီအိမ်နူးမြို့ကိုဆက်သွယ်ထားသောလမ်းပေါ်ရှိ အံ့ရွာနှင့်ကင်းလိုရွာကြားရှိ မုန်းချောင်းတံတားသည် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ကျေးလက်လမ်းဖွံ့ဖြိုးရေးဦးစီးဌာနမှ စီမံခန့်ခွဲသောလမ်းပေါ်ရှိ တံတား ဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုပါလမ်းပေါ်မှာ အရှည် ၂၂၇ ပေ၊ အကျယ် ၄ ပေရှိ မုန်းချောင်းဖြတ်ကျော်သည့် ဆိုင်ကယ်ကူးကြိုးတံတားတစ်စင်း တည်ဆောက်ထားပြီးတော့ ကျေးရွာ ၁၄ ရွာနှင့် မကွီအိမ်နူးမြို့သစ်ရှိ ပြည်သူများ ရာသီမရွေး အသုံးပြုလျက်ရှိကြပါတယ်။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အဆိုပါ အံ့ကျေးရွာနှင့် ကင်းလိုကျေးရွာကြားရှိ မုန်းချောင်းကူးတံတားတည်ဆောက်ရန်အတွက် ၂၀၁၈-၂၀၁၉ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ပါဝင်ခြင်းမရှိသေးသဖြင့် ၂၀၁၉-၂၀၂၀ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာ ထည့်သွင်းလျာထား သွားမည်ဖြစ်ပြီးတော့ ရန်ပုံငွေခွဲဝေရရှိမှုအပေါ်မူတည်ပြီးတော့ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ပေး သွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

တိုက်ကြီးမြို့နယ်၊ အဖျောက်မြို့သို့ ဆက်သွယ်သွားလာရေးအတွက် ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေး တစ်လျှောက်ရှိ ကျေးရွာများသည် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်းမရှိသောကြောင့် ကုန်ထုတ် ဆက်သွယ်ရေးလမ်းတစ်ခု ဖောက်လုပ်ပေးရန်အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ တိုက်ကြီးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်မြင့် မေးမြန်းဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးကျော်မြင့်(တိုက်ကြီးမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် အားလုံးမင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ တိုက်ကြီးမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်

ဦးကျော်မြင့် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော် တင်ပြရမယ့်မေးခွန်းကတော့ တိုက်ကြီးမြို့နယ်၊ အဖျောက်မြို့သို့ ဆက်သွယ်သွားလာရေးအတွက် ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေးတစ်လျှောက်ရှိ ကျေးရွာများသည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့်လမ်းမရှိသောကြောင့် ကုန်ထုတ်ဆက်သွယ်ရေးလမ်းတစ်ခု ဖောက်လုပ်ပေးရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့်ပတ်သက်ပြီး မေးမြန်းမှာဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံမှာရှိတဲ့ မြို့ကြီးပြကြီးတွေအကုန်လုံးကို ကြည့်လိုက် မယ်ဆိုလို့ရှိရင် မြစ်ဘေး၊ ချောင်းဘေးမှာပဲ ရှိကြပါတယ်။ ဟိုတုန်း ဟိုအခါကတော့ ဆက်သွယ် သွားလာရေးအတွက် မြစ်ကြောင်းကိုပဲ အဓိကထားကြပါတယ်။ အဲဒီလိုပဲ ကျွန်တော်တို့မြို့လေးဟာ လည်း ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းနဖူးပေါ်မှာ ရှိပါတယ်။ အခုဆိုလို့ရှိရင် အရင်လိုတိုးတက်ပြောင်းလဲလာတဲ့ အခြေအနေကြောင့် ရန်ကုန်မြို့ကို နှစ်နာရီခန့်၊ ကိုယ်ပိုင်ကားနဲ့သွားမယ်ဆိုရင် နှစ်နာရီလောက်နဲ့ ရောက်ပါတယ်။ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးသည် အင်မတန်ကောင်းလာပါတယ်။ အဲဒီလိုကောင်းလာ သလို ဒီအဖျောက်မြို့ရဲ့နောက်ကျောမှာရှိတဲ့ အဖျောက်မြို့ကို မှီခိုနေတဲ့ကျေးရွာတွေအားလုံးကလည်း အစိုးရရဲ့ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကောင်းမွန်မှုကြောင့်၊ ပြုလုပ်ပေးမှုတွေကြောင့်၊ နောက် ကျွန်တော်တို့ရဲ့လွှတ်တော်ရန်ပုံငွေသိန်းတစ်ထောင် ရတဲ့ငွေနဲ့ ကျွန်တော်တို့တွေ ဆက်သွယ်ရေးလမ်း တွေ လုပ်ပေးတဲ့အခါကျတော့ အဖျောက်ရဲ့ပတ်ဝန်းကျင်ရှိတဲ့ကျေးရွာတွေက အကုန်လုံးတိုးတက် သွားပါတယ်။ ဒီအဖျောက်မြို့ဟာဆိုလို့ရှိရင် ပိဋကတ်သုံးပုံအပြည့်အစုံလည်းရှိတယ်။ ရန်ကုန်မြို့ကို လည်း အလွယ်တကူသွားလို့ရတယ်။ အခုဆိုလို့ရှိရင် တိုက်နယ်စံပြဆေးရုံတွေနှင့်တကွ ကိုယ်ပိုင် အထက်တန်းကျောင်း ငါးကျောင်းတောင်ရှိပါတယ်။ ပညာရေးလည်း အင်မတန်ထွန်းကားပါတယ်။ အဲဒီမြို့ကို လာကြတဲ့နေရာမှာ အခုနက ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေးမှာရှိတဲ့ ကျေးရွာတွေဟာ အမြဲတမ်း ဆက်သွယ်ရေးလမ်း မရှိပါဘူး။ ဒီရေကာတာတမံကြီးပေါ်ကပဲ သွားလာနေရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point လေး ပြခွင့်ပေးပါ။ အဲဒီ ဧရာဝတီမြစ်ဘေးမှာရှိတဲ့ကျေးရွာ တွေဟာ လမ်းမရှိတဲ့အခါကျတော့ တာကြီးပေါ်ကသွားရတယ်။ အဲဒီလို တာပေါ်က သွားရတဲ့အခါကျ ရင် ဒီလမ်းတွေဟာ သိန်းတစ်ထောင်နဲ့လုပ်ပေးထားတဲ့ လမ်းပါ။ ဒါဟာ ဆည်မြောင်းပေါ်မှာ လုပ်ပေးရ တာဖြစ်တဲ့အတွက် ကျွန်တော်တို့က သွားလာရေးမှာ အဆင်မပြေပါဘူး။ ဆိုင်ကယ်တွေဟာ Accident ဖြစ်ပြီးတော့ တောင်အောက်၊ လမ်းဘေးအထိကျပါတယ်။ ဒီတာကြီးက ပေ ၂၀ ကျော်အထိမြင့်ပါတယ်။ အဲဒီအပေါ်မှာ သွားလာနေရတဲ့ပုဂ္ဂိုလ်တွေက အင်မတန်အန္တရာယ်ကြီးပါတယ်။ ကုန်ထုတ်လမ်းလုံးဝ မရှိပါဘူး။ ဒီ ပေ ၂၀ ကျော်ရှိတဲ့ တာကြီးတွေပေါ်တက်။ တက်ပြီးတော့မှ မြို့ကိုလာ။ ကျောင်းသားတွေရော ဘာတွေရော၊ ခရီးသွားတွေရော။ အင်မတန်ဒုက္ခရောက်ပါတယ်။ အဲဒီ ကုန်ထုတ်လမ်းကလည်း ဒီပေါ် ကပဲ သွားနေရတယ်။ ဒါကို အဖျောက်နောက်ကျောမှာရှိတဲ့ကျေးရွာတွေကနေပြီးတော့ ဒီဆက်သွယ်ရေး လမ်းရှိသလို ဒီမှာကျတော့ လုပ်လို့မရဘူး။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ လမ်းက ဒီတာပေါင်ပေါ်မှာပဲ ရှိ တယ်။ အခြားရွာတွေလို မြို့ကိုတက်တဲ့လမ်းကမရှိဘူး။ အဲဒီတော့ ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဦးစီးဌာန ကနေအနေနဲ့ရော လုပ်တဲ့အခါ လမ်းရှိတဲ့လမ်းကိုပဲ သူတို့ကဦးစားပေးလုပ်တယ်။ ရှိတဲ့လမ်းကိုပဲ ကွန်ကရစ်လမ်းတွေပဲ လုပ်ပေးတယ်။ အခု ဒီလိုလမ်းအသစ်မရှိတဲ့အခါကျတော့ တာကြီးနဲ့အပြိုင် ရွာရဲ့နောက်တွေကနေပြီးတော့ လမ်းဖောက်ရမှာဖြစ်တယ်။ အဲဒီတော့ ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဦးစီးဌာနရဲ့ မူနဲ့ မကိုက်ညီဘူးဆိုပြီးတော့ ချန်ချန်ထားတာခံရပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒီတာပေါ်တွေမှာ အခုဆိုလို့ရှိရင်

ဒီမှာကြည့်ပါ။ လမ်းဘေးကိုဆင်းပြီးတော့ ရှောင်ပေးနေရတယ်။ မလွတ်လပ်ကြဘူး။ ဒါဟာ ကုန်ထုတ် လမ်းမရှိလို့ ဒီလိုတွေသွားနေရတာ ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒီလမ်းကြီးကို သွားနေရတာ ကျွန်တော်တို့ မြို့နယ်တင်မဟုတ်ပါဘူး။ တစ်ဖက်ကမ်း တစ်ဆက်တည်းရှိနေတဲ့ ဇလွန်မြို့နယ်ကဆိုရင်လည်း ဒီလမ်းကနေပဲ အဖျောက်ကို လာရပါတယ်။ ဒီအဖျောက်ကနေပြီးတော့ ရန်ကုန်ကိုသွားတဲ့အခါမှာ နှစ်နာရီ၊ သုံးနာရီနဲ့ရောက်ပါတယ်။ ဆက်သွယ်ရေးက သိပ်ကောင်းတယ်။ အဲဒီလို သိပ်ကောင်းတဲ့ မြို့ကိုလာဖို့အတွက် ဒီတစ်ကြောလုံးမှာရှိတဲ့ ဇလွန်မြို့နယ်ရဲ့အရှေ့ခြမ်း၊ တိုက်ကြီးမြို့နယ်ရဲ့အရှေ့ခြမ်း အဲဒီမှာ ဆက်သွယ်တဲ့ပုံမှန်လမ်းမရှိဘူး။ ဒီတာကို အမှီပြုတယ်။ အဲဒီတာဆိုတာကလည်း မြစ်ရေကြီးမှု နဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ ခဏခဏအပေါ်ကို ဖို့ရတယ်။ ခဏခဏဖို့ရတယ်။ ဗွက်ထဲသွားရတယ်။ ဒါကို ကျွန်တော်တို့က သိန်းတစ်ထောင်ငွေထဲကနေပြီးတော့ ခင်းခင်းပေးရတယ်။ အဲဒီတော့ သိပ်ပြီးတော့ အဆင်မပြေပါဘူး။ ကျန်းမာရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးကအစ ဒီမှာပုံမှန်ဆက်သွယ်ရေးလမ်းတစ်ခုတော့ လုပ်ပေးပါလို့ ကျွန်တော်ရဲ့မဲဆန္ဒရှင်ပြည်သူများကိုယ်စား လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှတစ်ဆင့် မေးမြန်းရ ခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေဖြင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၊ တိုက်ကြီးမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးကျော်မြင့်မှမေးမြန်းထားတဲ့ တိုက်ကြီးမြို့နယ်၊ အဖျောက်မြို့သို့ ဆက်သွယ်သွားလာရေးအတွက် ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေးတစ်လျှောက်ရှိ ကျေးရွာများသည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းမရှိဖြစ်နေပါသောကြောင့် ကုန်ထုတ်ဆက်သွယ်ရေးလမ်းတစ်ခု ဖောက်လုပ် ပေးပါရန် အစီအစဉ်ရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းတဲ့မေးခွန်းအား ရှင်းလင်းဖြေကြားသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ တိုက်ကြီးမြို့နယ် ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းဘေးတစ်လျှောက် ရှိ ကျေးရွာများမှာ အဖျောက်မြို့သို့ ဆက်သွယ်တဲ့လမ်းသည် လေးမိုင်ခန့်ရှိပြီးတော့ နွေရာသီ၌သာ အသုံးပြုနိုင်တဲ့ လူသွားလမ်းအဆင့်သာရှိတဲ့လမ်းလေး ဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုပါလမ်းသည် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပိုင်လမ်းစာရင်းမှာ ပါဝင်ခြင်းမရှိသေးကြောင်း တွေ့ရှိရပါတယ်။ အဆိုပါ လမ်းကို ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ကနေပြီးတော့ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့သို့ ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနပိုင်လမ်းအဖြစ် လွှဲပြောင်းပေးဖို့၊ သိမ်းသွင်းပေးဖို့အတွက် ဦးစွာပထမတင်ပြရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့မှ ခွင့်ပြုမိန့်ရပြီဆိုရင်တော့ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပိုင် လမ်းအဖြစ် လမ်းစာရင်းမှာထည့်သွင်းပြီးတော့ နှစ်အလိုက် ရန်ပုံငွေများတင်ပြတောင်းခံပြီးတော့ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သော လမ်းအဖြစ် ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း ရှင်းလင်းဖြေကြား အပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ရွာသာအေး၊ လိပ်ခြံရွာချင်းဆက် ရှစ်ချောင်းရေကျော်အား ကွန်ကရစ်ရေမြောင်းအဖြစ် ဆောက်လုပ်ပေး နိုင်ခြင်းရှိ/မရှိနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆိပ်ဖြူမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအောင်သိုက် မေးမြန်းဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးအောင်သိုက်(ဆိပ်ဖြူမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌ ကြီးနှင့် ပြည်ထောင်စုအဆင့်ဝန်ကြီးများ၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဧည့်သည်တော်များ မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့်ပြည့်စုံပါစေကြောင်း ဆုမွန်ကောင်းတောင်းလိုက်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ မကွေးတိုင်းဒေသကြီး၊ ဆိပ်ဖြူမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးအောင်သိုက် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော် မေးမြန်းသွားမှာကတော့ ရွာသာအေး၊ လိပ်ခြံရွာချင်းဆက် ရှစ်ချောင်းရေကျော် အား ကွန်ကရစ်ရေကျော်အဖြစ် ဆောက်လုပ်ပေးနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိ ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှတစ်ဆင့် မေးမြန်းသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌခင်ဗျား။ ဤရှစ်ချောင်းရေကျော်သည် ဆိပ်ဖြူ-ဆောလမ်းပိုင်း မိုင်တိုင်အမှတ် (၁၆/၃)မှ မြောက်ဘက် ပေ ၁၉၀၀ အကွာမှာ တည်ရှိပါတယ်။ ရေကျော်၏အရှည်မှာ ၆၀၀ ပေရှိပြီး အကျိုးပြုမည့်ရွာများမှာဆိုရင် ငါးချဉ်ချောင်၊ ကျွန်းမကြီး၊ ကမ်းပနီ၊ ကြာနီကန်၊ သရက်ချဉ်၊ မိဘုရား ချိုင့်၊ ကျွန်းတော၊ လိပ်ခြံ၊ သဖန်းညွန့်၊ အနောက်ကံတွင်း၊ ရေပုပ်၊ ဇီးဖြူခေါင်း၊ ဆူးပုပ်ကုန်းတို့မှာ ရှစ်ချောင်း၏ မြောက်ဘက်တွင်ရှိပြီး တပ်စု၊ ထန်းကျောင်း၊ မကျီးကုန်း၊ ရွာသာအေး၊ သပြေတို့မှာ ရှစ်ချောင်း၏ တောင်ဘက်တွင်ရှိကြပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ၎င်းရှစ်ချောင်းမှ မိုးရွာသီတွင် မိုးရွာသည့်အခါမှာ ရေများ များပြားခြင်း တို့ကြောင့် စီးပွားရေး၊ ပညာရေး၊ လူမှုရေး၊ ကျန်းမာရေးကိစ္စများ ပေါ်ပေါက်လာသည့်အခါမှာ အခက်အခဲများနှင့် ကြုံတွေ့နေရပါတယ်။ ကျောင်းသားများ ကျောင်းတက်ကျောင်းဆင်းပြုလုပ်ရာ တွင်လည်းကောင်း၊ အရေးတကြီးလူနာများ အချိန်မီမပို့ဆောင်နိုင်၍ မလိုလားအပ်သောကိစ္စရပ်များ ဖြစ်ပေါ်လာခြင်းများ တွေ့ကြုံနေရပါတယ်။ စိုက်ပျိုးရေးကိုအခြေခံသော တောင်သူလယ်သမားများ ဖြစ်ကြပြီး စိုက်ပျိုးရေးမှထွက်ရှိလာသော ကောက်ပဲသီးနှံများကို ဈေးကွက်သို့ပို့ဆောင်ဖြန့်ဖြူးရာတွင် အခက်အခဲများရှိနေခြင်းတို့ကြောင့် ကျေးရွာနေပြည်သူများ၏ စီးပွားရေးအဆင့်အတန်းကလည်း နောက်ကျခဲ့ပါတယ်။ ကျေးရွာအုပ်စုငါးအုပ်စုရှိပြီး ရွာပေါင်း ၁၁ ရွာနေ အိမ်ထောင်စု ၁၁၁၆ စုတွင် လူဦးရေ ၅၃၂၅ ဦးတို့၏ ကျန်းမာရေးကို အစဉ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော လိပ်ခြံကျေးရွာအခြေစိုက် ရွှေနှင့်မြဲလူမှုရေးကူညီမှုအသင်းမှ မော်တော်ယာဉ်များသည် မိုးရာသီတွင် ဖြတ်သန်းပို့ဆောင်နိုင်ရန် အခက်အခဲများလည်းရှိပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ရှစ်ချောင်းထိပ် လိပ်ခြံရွာအဝင် RC တံတားကို ရွှေနှင့်မြဲ လူမှုဖူလုံရေး အသင်း ဖွဲ့စည်းပေးသူ ဦးဆက်မောင်မှ ကျေးရွာလူထုနှင့်ပူးပေါင်းဆောက်လုပ်ခဲ့ပါတယ်။ ရွာလူထု အနေဖြင့် ကိုယ်ထူကိုယ်ထရွာအဝင်လမ်းတံတားကို တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ပေမဲ့ ရှစ်ချောင်းရေကျော် ကိုတော့ တည်ဆောက်နိုင်ခြင်းမရှိပါဘူး။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point သုံးခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။ ဒါကတော့ ကျောင်းသားကျောင်းသူများ ကျောင်းတက်ကျောင်းဆင်း၊ ရုံးဆင်း အားလုံးပေါ့နော်။ အဲဒါတွေ အခက်အခဲတွေ့နေတဲ့ချောင်းကို ဖြတ်သန်းကူးလာတဲ့ပုံဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကလည်း အဲဒီအတိုင်း ပါပဲ။ ဒါကတော့ ရွှေနှင့်မြဲ လူမှုအသင်းကနေပြီးတော့ ဆောက်ထားတဲ့ ရွာအဝင်တံတားဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကလည်း ရွှေနှင့်မြဲတံတားပါ။ ဒါကလည်း ရွှေနှင့်မြဲတံတားပေါ်မှ လူတွေပါ။ ဒါကတော့ ကျွန်တော်တို့

ရှစ်ချောင်းကိုဆောက်လုပ်ရန်အတွက် သူတို့တောင်းဆိုကြတဲ့၊ ကြိုဆိုကြတဲ့လူတွေပါ။ သူတို့လုပ်မယ့် နေရာတွေ ကျွန်တော်တို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကလည်း အဲဒီလမ်းပါပဲ။ ဒါကလည်း သူတို့လုပ်ထားတာကို ကျွန်တော်တို့ လုပ်မယ့်နေရာကို သွားကြည့်တဲ့နေရာပါပဲ။ သို့ပါ၍ ရှစ်ချောင်း ရေကျော်အား တည်ဆောက်ပေးနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိ၊ ရှိပါက မည်သည့်အချိန်၊ မည်သည့်ကာလတွင် ဆောင်ရွက်ပေးမည်ဖြစ်ကြောင်းနဲ့ မရှိပါက အဘယ်ကြောင့်ဆိုသည်ကို ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီး မှတစ်ဆင့် သက်ဆိုင်ရာသို့ ကျေးရွာလူထုကိုယ်စား မေးမြန်းအပ်ပါတယ်။ အားလုံး ကျေးဇူးတင်ပါ တယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေဖြင့် မကွေးတိုင်းဒေသကြီး၊ ဆိပ်ဖြူမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဦးအောင်သိုက်မှ မေးမြန်းထားတဲ့ ရွာသာအေး-လိပ်ခြံရွာချင်းဆက် ရှစ်ချောင်း ရေကျော်အား ကွန်ကရစ်ရေကျော်အဖြစ် ဆောက်လုပ်ပေးနိုင်ခြင်းရှိ/မရှိနှင့် စပ်လျဉ်းတဲ့မေးခွန်းအား ရှင်းလင်းဖြေကြားသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ပခုက္ကူခရိုင်၊ ဆိပ်ဖြူ မြို့နယ် ဆိပ်ဖြူ-ဆော-လိပ်ခြံ-သဖန်းတုံး-အနောက်ကံတွင်း-ချတောင့်လမ်း အရှည် ၇ မိုင်လမ်းပေါ်တွင် တည်ရှိသော ရှစ်ချောင်းရေကျော်သည် အကျယ်ပေ ၆၀၀ ခန့်ရှိပြီး ဆိပ်ဖြူ-ဆောလမ်းမကြီးနှင့် ဆက်သွယ်ထားသည့် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ကျေးလက်လမ်းဦးစီးဌာနမှ စီမံခန့်ခွဲသော ရေကျော်တံတားဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုပါချောင်းအား ရေကျော်တည်ဆောက်ပြီးပါက ကျေးရွာခုနစ်ရွာ၊ အိမ်ထောင်စု ၇၃၂ အိမ်နှင့် လူဦးရေ ၃၅၀၀ တို့အား တိုက်ရိုက်အကျိုးပြုမှာဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုပါလမ်း သည် လမ်းအဆင့်သတ်မှတ်ချက်အရ Class(B) ဦးစားပေးအဆင့်(၁)တွင် ပါဝင်ပါသဖြင့် ရွာသာအေး- လိပ်ခြံရွာချင်းဆက် ရှစ်ချောင်းရေကျော်တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းကို ၂၀၁၉-၂၀၂၀ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် မှစ၍ ဘဏ္ဍာငွေများတင်ပြသွားပြီးတော့ ဘဏ္ဍာငွေရရှိမှုအပေါ်မူတည်ပြီးတော့ အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း ရှင်းလင်းဖြေကြားအပ်ပါတယ်။ အားလုံးကျေးဇူးတင်ပါတယ် ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီနေ့အတွက် မေးခွန်းများ မေးမြန်း၊ ဖြေကြားခြင်းအစီအစဉ် ပြီးပါပြီ။

အမျိုးသားလွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်ပေးပို့သောစုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံ ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များကို လွှတ်တော်သို့တင်ပြခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၆ ဖြစ်ပါတယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ပြည်သူ့ လွှတ်တော်မှာ စတင်ဆွေးနွေးပြီး ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် အတည်ပြုခဲ့တဲ့ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများကို အမျိုးသားလွှတ်တော်သို့ ပေးပို့ခဲ့ပါတယ်။ ဒီနည်းဥပဒေများကို အမျိုးသား လွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် အတည်ပြုခဲ့ပြီး ပြန်လည်ပေးပို့လာတဲ့အတွက် ဒုတိယအကြိမ်

ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ပထမနေ့ (၂၃-၇-၂၀၁၈ ရက်နေ့)တွင် ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၉၃၊ နည်းဥပဒေခွဲ(က)အရ လွှတ်တော်သို့အသိပေး၍ ပြင်ဆင်ချက်မိတ္တူများကိုလည်း လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များထံ ဖြန့်ဝေထားပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒီနည်းဥပဒေနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး ပြင်ဆင်ချက်အဆို တင်သွင်းဆွေးနွေးလိုတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် များအနေဖြင့် မိမိတို့ ပြင်ဆင်လိုသည့်အပိုဒ်၊ အပိုဒ်ခွဲ၊ အကြောင်းအရာ၊ အချက်အလက်များကို တိကျစွာရေးသားဖော်ပြ၍ ၂၅-၇-၂၀၁၈ ရက်နေ့ နောက်ဆုံးထားပြီး အမည်စာရင်းတင်သွင်းရန် တောင်းခံခဲ့သော်လည်း ပြင်ဆင်ချက်အဆို တင်သွင်းလာတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးမျှမရှိပါ။ ယင်းနည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ၊ နိုင်ငံသားများ၏ မူလအခွင့်အရေးဆိုင်ရာ ကော်မတီ၊ ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာကော်မတီနှင့် သက်ဆိုင်ရာဌာန များမှ တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များက ပြန်လည်စိစစ်ခဲ့ကြပါတယ်။

လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး အမျိုးသားလွှတ်တော်မှ ပြင်ဆင်ချက်လေးချက်ဖြင့် ပေးပို့လာမှုအပေါ် ဥပဒေကြမ်း ကော်မတီက တစ်ချက်ကိုထပ်မံပြင်ဆင်ပြီး သုံးချက်ကို အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်အတိုင်း သဘောမတူဘဲ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရဲ့ အတည်ပြုချက်အတိုင်း ထားရှိမည်ဖြစ်ကြောင်း တင်ပြလာပါ တယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်အပေါ် ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ၏ ထပ်မံပြင်ဆင်ချက် တစ်ချက်ကို တင်ပြဖို့ဥပဒေကြမ်းကော်မတီကို ဖိတ်ခေါ်ပါတယ်။

ဒေါ်မာမာခိုင်(အဖွဲ့ဝင်၊ ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ အစိုးရအဖွဲ့ဝင်ဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်သည်တော်များ အားလုံး ကျက်သရေမင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံပါစေလို့ ဂါရဝပြုနှုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်မ ကတော့ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ အဖွဲ့ဝင်၊ သထုံမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဒေါ်မာမာခိုင်ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥပဒေကြမ်းကော်မတီရဲ့ တာဝန်ပေးချက် အရ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့် စပ်လျဉ်းပြီးတော့ ထပ်မံပြင်ဆင်ရန် အချက် တစ်ချက်ကို လေးစားစွာတင်ပြသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ပေးပို့လာ သော စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများကို ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် သတ္တမ ပုံမှန်အစည်းအဝေး (၂၅) ရက်မြောက်နေ့ဖြစ်တဲ့ ၃၀-၅-၂၀၁၈ ရက်နေ့မှာ ပြင်ဆင်ချက်တွေနဲ့ အတည်ပြုပြီးအမျိုးသားလွှတ်တော်သို့ ပေးပို့ခဲ့ပါတယ်ရှင်။ အမျိုးသားလွှတ်တော်က ၂၀-၆-၂၀၁၈ ရက်နေ့မှာကျင်းပတဲ့ အမျိုးသားလွှတ်တော်အစည်းအဝေးမှာ ပြင်ဆင်ချက်တွေနဲ့ သဘောတူကြောင်း ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကို ပြန်လည်ပေးပို့လာပါတယ်။ အမျိုးသားလွှတ်တော်ရဲ့ ပြင်ဆင်ချက်များကို ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေးရဲ့ ပထမနေ့ဖြစ်တဲ့ ၂၃-၇-၂၀၁၈ ရက်နေ့ (တနင်္လာနေ့) မှာ လွှတ်တော်သို့အသိပေးတင်ပြခဲ့ပြီးတော့ ပြင်ဆင်ချက်အဆိုများကို ၂၅-၇-၂၀၁၈ ရက် (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့) နောက်ဆုံးထား၍ တင်သွင်းနိုင်ကြောင်း ကြေညာခဲ့ပေမဲ့ ပြင်ဆင်ချက်အဆိုတင်သွင်းခဲ့သူ တစ်ဦးမှမရှိပါဘူး။ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥပဒေကြမ်းကော်မတီအနေနဲ့ ပြည်သူ့လွှတ်တော် နိုင်ငံသားများ ရဲ့ မူလအခွင့်အရေးဆိုင်ရာကော်မတီ၊ ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့်ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာ

ကော်မတီ၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုရွှေ့နေချုပ်ရုံးနှင့် ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော် ဥပဒေရေးရာနှင့်အထူးကိစ္စရပ်များ လေ့လာဆန်းစစ်သုံးသပ်ရေးကော်မရှင်တို့မှ တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များ နှင့်အတူ ၂-၈-၂၀၁၈ ရက်နေ့(ကြာသပတေးနေ့)မှာ ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးပြုလုပ်ခဲ့ပါတယ်။ ယင်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးရဲ့ သဘောတူဆုံးဖြတ်ချက်အရ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ သည် ထပ်မံပြင်ဆင်ရန်တင်ပြချက်ရှိပါတယ်။ ဒီထပ်မံပြင်ဆင်ရန်တင်ပြချက်နှင့်ပတ်သက်ပြီးတော့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များထံ ဝေငှထားပြီးဖြစ်ပါတယ်ရှင်။

[ပြည်သူ့လွှတ်တော်မှ ထပ်မံပြင်ဆင်ရန်တင်ပြချက်(၁)ချက်မှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်။]

စာမျက်နှာ	အမှတ်စဉ်	အပိုဒ်နှင့်အပိုဒ်ခွဲ
၂	၂	နည်းဥပဒေ ၃၄ ကိုမူလပြဋ္ဌာန်းချက်အတိုင်းထားရှိခြင်း

သို့ဖြစ်ပါ၍ ပြည်သူ့လွှတ်တော်က ထပ်မံပြင်ဆင်ရန်တင်ပြချက်(၁)ချက်ကို လွှတ်တော်က အတည်ပြုပေးနိုင်ပါရန် လေးစားစွာတင်ပြအပ်ပါတယ်ရှင်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရဲ့ သဘောထားပြောပါ။

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနမှ သဘောတူပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ၏ ထပ်မံပြင်ဆင်ချက်(၁)ချက်ကို အတည်ပြုရန် လွှတ်တော်က သဘောတူပါသလားခင်ဗျား။

[သုံးကြိမ်တိုင်တိုင်မေးမြန်းပါသည်။ လွှတ်တော်က သဘောတူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ သဘောမတူတဲ့သူရှိပါသလားခင်ဗျား။ သဘောမတူသူမရှိတဲ့အတွက် စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ၏ ထပ်မံ ပြင်ဆင်ချက်(၁)ချက်ကို ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ၏ ပြင်ဆင်ချက်အတိုင်း အတည်ပြုကြောင်း ကြေညာ ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များမှ သဘောမတူတဲ့အချက် (၃)ချက်ကို တင်ပြဖို့ ဥပဒေကြမ်းကော်မတီကို ဖိတ်ခေါ်ပါတယ်။

ဒေါ်မာမာခိုင်(အဖွဲ့ဝင်၊ ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များရှင်။ ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးရဲ့ သဘောတူဆုံး ဖြတ်ချက်အရ အမျိုးသားလွှတ်တော်ရဲ့ ပြင်ဆင်ချက်များအတိုင်း သဘောမတူဘဲ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရဲ့ အတည်ပြုချက်အတိုင်း သဘောတူညီတဲ့အချက်သုံးချက်ရှိပါတယ်။ ဒီအချက်(၃)ချက်ကိုလည်း လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များထံ ကြိုတင်ဖြန့်ဝေထားပြီးဖြစ်ပါတယ်ရှင်။

[အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များအတိုင်း သဘောမတူဘဲ ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ အတည်ပြုချက်အတိုင်း ထားရှိရမည့်အချက်(၃)ချက်မှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည်။]

စဉ်	စာမျက်နှာ	အမှတ်စဉ်	အပိုဒ်နှင့်အပိုဒ်ခွဲ
(က)	၁	၁	နည်းဥပဒေ ၁၅
(ခ)	၂ မှ ၃	၃	နည်းဥပဒေ ၄၁ နည်းဥပဒေခွဲ(က)
(ဂ)	၃	၄	နည်းဥပဒေ ၄၅ နည်းဥပဒေခွဲ(က)

သို့ဖြစ်ပါ၍ အမျိုးသားလွှတ်တော်ရဲ့ ပြင်ဆင်ချက်များအတိုင်း သဘောမတူဘဲ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရဲ့ အတည်ပြုချက်အတိုင်း ထားရှိရမည့်အချက်သုံးချက်ကို လွှတ်တော်ကအတည်ပြုပေးနိုင်ပါရန် လေးစားစွာတင်ပြအပ်ပါတယ်ရှင်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရဲ့ သဘောထားပြောပါ။

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ လွှတ်တော်ရဲ့ဆုံးဖြတ်ချက်ကို လိုက်နာပါမယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များမှ (၃)ချက်ကို သဘောမတူဘဲ ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ ယခင်အတည်ပြုချက်အတိုင်း အတည်ပြုရန် လွှတ်တော်က သဘောတူပါသလားခင်ဗျား။

[သုံးကြိမ်တိုင်တိုင်မေးမြန်းပါသည်။ လွှတ်တော်က သဘောတူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ သဘောမတူတဲ့သူရှိပါသလားခင်ဗျား။ သဘောမတူသူမရှိတဲ့အတွက် စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များမှ(၃)ချက်ကို ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ ယခင်အတည်ပြုချက်အတိုင်း အတည်ပြုကြောင်း ကြေညာပါတယ်။

အမျိုးသားလွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်ပေးပို့သော စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ လွှတ်တော်နှစ်ရပ် သဘောကွဲလွဲမှုရှိပါက ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်တွင် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ်ရန်တင်ပြသင့်ကြောင်း ကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးက အဆိုတင်သွင်းခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၇ ဖြစ်ပါတယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ အမျိုးသားလွှတ်တော်က ပြင်ဆင်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်ပေးပို့သော စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အမျိုးသားလွှတ်တော်ရဲ့ ပြင်ဆင်ချက်လေးချက်ကို ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ၏ ပြင်ဆင်ချက်များအတိုင်း လွှတ်တော်က အတည်ပြုပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့

လွှတ်တော်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၉၅ နည်းဥပဒေခွဲ(က)အရ ထိုသို့ သဘောကွဲလွဲခြင်းကို ပြည်ထောင်စု လွှတ်တော်တွင် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ်ရန်တင်ပြသင့်ကြောင်း အဆိုတင်သွင်းရန်ဖြစ်တဲ့အတွက် အဆို တင်သွင်းဖို့ ဖိတ်ခေါ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာဝေဖြိုးအောင်(အဖွဲ့ဝင်၊ ဥပဒေကြမ်းကော်မတီ)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာပါလို့ ဦးစွာနှုတ်ခွန်းဆက်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ သာကေတ မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါက်တာဝေဖြိုးအောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ဥပဒေကြမ်း ကော်မတီရဲ့ အဖွဲ့ဝင်တစ်ဦးလည်းဖြစ်ပါတယ်။ ဥပဒေကြမ်းကော်မတီရဲ့ တာဝန်ပေးချက်အရ စုပေါင်းပိုင် အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အမျိုးသားလွှတ်တော်မှ ပြင်ဆင်ချက်များ ဖြင့်ပေးပို့လာခြင်းအပေါ် သဘောထားကွဲလွဲသည့် အချက်လေးချက်ကို ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူပေးနိုင်ပါရန် ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၉၅ နည်းဥပဒေခွဲ (ဃ)အရ အဆိုတင်သွင်းသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ အထက်အကြောင်းအရာပါကိစ္စနှင့်ပတ်သက်၍ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ပေးပို့သော စုပေါင်းပိုင်အဆောက်အအုံဆိုင်ရာနည်းဥပဒေများကို ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် အဋ္ဌမပုံမှန်အစည်းအဝေး နဝမနေ့ဖြစ်သည့် ၃၀-၅-၂၀၁၈ ရက်နေ့ တွင်ပြင်ဆင်ချက်များဖြင့် အတည်ပြုခဲ့ပြီးနောက် အမျိုးသားလွှတ်တော်သို့ ပေးပို့ခဲ့ပါတယ်။ ယင်း ဥပဒေကြမ်းကို ၂၀-၆-၂၀၁၈ ရက်နေ့၌ အမျိုးသားလွှတ်တော်အစည်းအဝေးတွင်ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ အတည်ပြုချက်များအပေါ် ပြင်ဆင်ချက်များဖြင့် သဘောတူပါကြောင်း အမျိုးသားလွှတ်တော်မှ ပြန်လည်ပေးပို့လာပါတယ်။ အမျိုးသားလွှတ်တော်မှ ပြင်ဆင်ချက်များဖြင့်ပေးပို့လာသည့် ပြင်ဆင်ချက် များအနက် ထပ်မံပြင်ဆင်ရန်တင်ပြချက်(၁)ချက်နှင့် အမျိုးသားလွှတ်တော်၏ ပြင်ဆင်ချက်များ အတိုင်း သဘောမတူဘဲ ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ အတည်ပြုချက်များအတိုင်း ထားရှိမည့်အချက်(၃)ချက် စုစုပေါင်းအချက်လေးချက်တို့သည် ပြည်သူ့လွှတ်တော်နှင့် အမျိုးသားလွှတ်တော်တို့ သဘောထား ကွဲလွဲသည့်အတွက် တင်ပြချက်ဇယားဖြင့်လည်း ဖြန့်ဝေထားပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ထိုသို့သဘောထားကွဲ လွဲသည့်အချက်လေးချက်ကို ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်သို့ တင်ပြ၍ အဆုံးအဖြတ်ရယူသင့်ပါကြောင်း ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၉၅ နည်းဥပဒေခွဲ(ဃ)အရ အဆိုတင်သွင်းအပ် ပါတယ်ခင်ဗျား။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ တင်ပြခဲ့တဲ့ အချက်(၄)ချက်နှင့် ပတ်သက်၍ သဘောကွဲလွဲခြင်းကို ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်တွင် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ်ရန် တင်ပြမည်ဖြစ် ကြောင်းနှင့် ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၉၅ နည်းဥပဒေခွဲ(က)နှင့် (ခ) တို့အရ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း ကြေညာပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ အစည်းအဝေးကို ၃၀ မိနစ်ခန့် ခေတ္တရပ်နားပါမယ်။ ၁၁း၄၀ အချိန်မှာ အစည်းအဝေးပြန်လည်စတင်မှာဖြစ်ပါတယ်။

အချိန်၊ ၁၁:၁၀။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌ ပြန်လည်ထွက်ခွာပါပြီခင်ဗျား။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ အားလုံးထွက်ခွာနိုင်ပါပြီခင်ဗျား။

[အစည်းအဝေးကို ၃၀ မိနစ်ခန့် ခေတ္တရပ်နားပါသည်။]

အချိန်၊ ၁၁:၄၀။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များခင်ဗျား။

အစည်းအဝေးပြန်လည်စတင်တော့မှာဖြစ်ပါတယ်။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြွရောက်လာပါပြီခင်ဗျား။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ အားလုံးထိုင်နိုင်ပါပြီခင်ဗျား။

ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသည့် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော် တစ်ဝန်းတွင် B.O.T(Build Operate,Transfer) စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသော လမ်းမကြီးများသည် နိုင်ငံတော်နှင့်ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသော စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြခြင်းရှိ/မရှိစိစစ်၍ တာဝန်ကျေ၊ တာဝန်ခံမှုမရှိသူများကို အရေးယူ ဆောင်ရွက်မှုများပြုလုပ်ရန်နှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်းလိုက်နာလာစေရေး စီမံခန့်ခွဲ ထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းသည့် P.P.P(Public Private Partnership) ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများဖြစ်ပေါ်လာစေရန် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်း ကြောင်းအဆိုကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက ဆွေးနွေးခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၈ ဖြစ်ပါတယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး တတိယနေ့ (၃၀-၇-၂၀၁၈ ရက်နေ့)တွင် တင်သွင်းသွားတဲ့ ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်တစ်ဝန်းတွင် B.O.T(Build Operate,Transfer) စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသော လမ်းမကြီးများ သည် နိုင်ငံတော်နှင့်ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသောစာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြ ခြင်းရှိ/မရှိစိစစ်၍ တာဝန်ကျေ၊ တာဝန်ခံမှုမရှိသူများကို အရေးယူဆောင်ရွက်မှုများပြုလုပ်ရန်နှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာလာစေရေးစီမံခန့်ခွဲထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းသည့် P.P.P(Public Private Partnership) ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ် လာစေရန် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်းအဆိုကို ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၇၀ အရ ဆောင်ရွက်သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ယင်းအဆိုနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး ဆွေးနွေးမယ့်ကိုယ်စားလှယ် ၁၇ ဦးရှိပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပထမဦးစွာ အောင်လံမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအောင်ထူးမြင့်က ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးအောင်ထူးမြင့်(အောင်လံမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က

ဦးကျော်ဆွေဝင်း တင်သွင်းတဲ့အဆိုကို အပြည့်အဝထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမယ့် အောင်လံမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးအောင်ထူးမြင့် ဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုရှင်က B.O.T စနစ်နဲ့ ဆောင်ရွက်နေတဲ့နိုင်ငံတစ်ဝန်းက လမ်းအရေအတွက်နှင့် ကုမ္ပဏီများအရေအတွက်ကို အသေးစိတ် ဖော်ပြပြီး စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းချက်များနှင့် ညီညွတ်မှုမရှိတဲ့ကုမ္ပဏီများကြောင့် နိုင်ငံတော်နှင့် လမ်းအသုံးပြုသူများ နစ်နာဆုံးရှုံးမှုမရှိစေရေးအတွက် အဆိုတင်သွင်းခဲ့တာဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရပါတယ်။ ကျွန်တော်အနေနဲ့ B.O.T စနစ်များကို ပထမဦးစွာလေ့လာကြည့်တော့ ပြည်ထောင်စုမြန်မာ နိုင်ငံတော်အစိုးရ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်သူ့ဆောက်လုပ်ရေးနှင့် သက်ဆိုင်ရာကုမ္ပဏီများ စာချုပ်ချုပ်ဆိုဆောင်ရွက်တာဖြစ်ပြီး စာချုပ်မှာခေါင်းစဉ် ၂၃ ခု၊ စာမျက်နှာ ၁၆ မျက်နှာခန့်နှင့် နည်းပညာရပ်ဆိုင်ရာ သတ်မှတ်ချက်ပုံစံများ ပူးတွဲထည့်သွင်းချုပ်ဆိုထားတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ စာချုပ်ထဲက အရေးကြီးတဲ့ခေါင်းစဉ်တွေက လမ်းဖောက်လုပ်တည်ဆောက်ရာမှာ ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းစဉ် ၁၅ ချက်၊ စံချိန်စံညွှန်းသတ်မှတ်ချက် ၁၃ ချက်၊ လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ရသူ၏တာဝန် ၃၀ ချက်၊ မိုင်အရှည်၊ နေ့ရက်၊ အချိန်ကာလနှင့် လုပ်ငန်းတန်ဖိုးတို့ပဲဖြစ်ပါတယ်။ စတင်သဘောတူသည့် နေ့မှစပြီး လမ်းဖောက်လုပ်ရမယ့်လုပ်ငန်း ၁၅ ရပ်ကို စံချိန်စံညွှန်းသတ်မှတ်ချက် ၁၃ ချက်နှင့်အညီ သုံးနှစ်အတွင်း အပြီးတည်ဆောက်ကြရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဖောက်လုပ်ပြုပြင်ပြီးချိန်မှစပြီး စာချုပ်ကာလ ရေတွက်ရန်နှင့် စာချုပ်သက်တမ်းကာလ ၄၀ နှစ်ဖြစ်ပြီး တစ်ကြိမ်လျှင် ငါးနှစ်စီဖြင့် သုံးကြိမ် တိုးမြှင့်နိုင်တာကြောင့် သက်တမ်းကာလဟာ ၅၅ နှစ်ခန့်ဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T ဆိုတာဟာ ဖောက်လုပ် ပြုပြင်အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခြင်းနှင့် လွှဲပြောင်းပေးခြင်းလုပ်ငန်းများကို ဆိုလို သော်လည်းပဲ မူလဖောက်လုပ်ရှိပြီး လမ်းများရဲ့တန်ဖိုးကို ထည့်သွင်းတွက်ချက်ခြင်းမပြုဘဲ Zero Value နှင့်ကုမ္ပဏီများကို လုပ်သကိုင်သာရှိအောင် နိုင်ငံတော်မှ ဖြေလျှော့ပေးရတာဖြစ်ပါတယ်။ စတင်ကောက်ခံတဲ့ ပထမသုံးနှစ်အတွက် လမ်းအသုံးပြုခနိုင်ငံတော်သို့ပေးသွင်းခြင်းကိုလည်းပဲ ကင်းလွတ်ခွင့်ပြုပြီးတော့ ဖြေလျှော့ပေးထား ပြန်ပါတယ်။

ဒီ B.O.T မှာ ခုနအချက်တွေနဲ့ပတ်သက်လို့ အသေးစိတ်ကတော့ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနက Task Force များ သတ်မှတ်ပေးထားပြီးတော့မှ Check List တွေနဲ့ Technician တွေက စစ်ဆေးနေ တဲ့အတွက် ဌာနကအားလုံးအခြေအနေမှန်ကို သိပါတယ်။ ဖော်ပြပါအခြေအနေတွေကို လေ့လာပြီး တော့ စတင်ကောက်ခံတဲ့ပထမသုံးနှစ်အတွက် လမ်းအသုံးပြုခကို နိုင်ငံတော်သို့ပေးသွင်းခြင်းကို ကင်းလွတ်ခွင့်ပြုထားပြန်ပါသေးတယ်။ ဖော်ပြပါအခြေအနေတွေကိုလေ့လာပြီးတော့ B.O.T လမ်းတစ်ခုဖြစ်တဲ့ ရန်ကုန်-ပြည်-မန္တလေးလမ်းရဲ့ ရန်ကုန်-ပြည်-မကွေးအပိုင်းကို လေ့လာလိုက်တော့ နိုင်ငံတော်အစိုးရ၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံ၊ စီးပွားရေး ဦးပိုင်လီမိတက်တို့ စတင်ချုပ်ဆိုခဲ့တဲ့လမ်းတစ်ခုဖြစ်ပါတယ်။ ၂၈-၆-၂၀၁၃ ရက်နေ့မှာ စီးပွားရေး ဦးပိုင်လီမိတက်က Max Myanmar ကုမ္ပဏီလီမိတက်ကို လုပ်ငန်းလွှဲပြောင်းသဘောတူစာချုပ်နှင့် လွှဲပေးခဲ့တာဖြစ်ပါတယ်။ လုပ်ငန်းလွှဲပြောင်းခြင်းအား လက်ခံသူ Max ကုမ္ပဏီမှ လုပ်ငန်းလွှဲပြောင်း ပေးသူ ဦးပိုင်လီမိတက်သို့ လုပ်ငန်းစိုက်ထုတ်ငွေကျပ်သန်း ၈၀၀၀၊ အခြားပြင်ပပုဂ္ဂိုလ်များက ပေးသွင်းထားသည့် လေလံကြေးကျပ်သန်း ၂၂၂၄ သန်း ငါးသိန်းတို့ကို ပေးသွင်းပြီးတော့ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်နေတဲ့လမ်းတစ်လမ်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလမ်းရဲ့ လက်ရှိမြေပြင်မှာ ကုမ္ပဏီက ဆောင်ရွက်တဲ့ ဆောင်ရွက်ဆဲအခြေအနေများနှင့် စာချုပ်ပါအချက်များ အကောင်အထည်ဖော်မှုတွေကို

ဆက်လက်ဆွေးနွေးပါမယ်။ ပထမဦးဆုံးစာချုပ်ပါ လမ်းဖောက်လုပ်ရာမှာ ဆောင်ရွက်ရမယ့်လုပ်ငန်း ၁၅ ချက်၊ စံချိန်စံညွှန်းနှင့်ပတ်သက်တဲ့အချက် ၁၃ ချက်၊ လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ရသူ၏တာဝန် ၃၀ တို့မှာ အချက်အများစုဟာ လုံးဝဆောင်ရွက်၊ မပြည့်စုံ၊ အရည်အသွေးမမှီကြောင်း တွေ့ရပါတယ်။ သတ်မှတ်ချက်များအရကော ဝန်ကြီးဌာနရဲ့ B.O.T ကုမ္ပဏီများလုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးများမှာ ဝန်ကြီးများ၊ ညွှန်မှူးများ၊ ဒု-ညွှန်မှူးများကထောက်ပြတဲ့ Existing Road များမှာ Effect၊ Smooth၊ Comfortable ဖြစ်အောင်လုပ်ဖို့ AADT(Annual Average Daily Traffic) ၅၀၀ ကျော်ရင် ၂၄ ပေလောက် ဆောင်ရွက်ရမယ်ဆိုသော်လည်းပဲ ပြည်-မကွေးလမ်းပိုင်းမှာ လုံးဝဆောင်ရွက်ထားတာ မတွေ့ရပါဘူး။ AADT ၅၀၀ ကျော်ရင် ၂၄ ပေလမ်းချဲ့ရမယ်ဆိုတာမှာ အောင်လံမြို့နယ်ထဲက မိုင်တိုင် (၂၁၂) ကွက်ကြီးတံတား တိုးဂိတ်ကို ၂၀၁၂ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ရဲ့ ညွှန်ကြားချက်နှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များပါဝင်ပြီးတော့ စာရင်းကောက်ရာမှာ AADT ၁၄၀၀ ကျော်ရှိကြောင်း တိတိကျကျခိုင်ခိုင်လုံလုံ သက်သေထူစာရင်းကောက်ခဲ့ပါတယ်။ လမ်းကတော့ ယနေ့တိုင် ၁၈ ပေပဲရှိပါတယ်။ မြို့တွင်းဖြတ်သန်းသွားတဲ့ ၃ မိုင် ၄ ဖာလုံသာရှိတဲ့ မြို့တွင်းလမ်း များတောင် Smooth၊ Comfortable ဖြစ်ဖို့ဆိုတာကတော့ဝေး။ Effect ဖြစ်ဖို့တောင်အနိုင်နိုင်ဖြစ်ပါ တယ်။ ၂၄ ပေ လမ်းအကျယ်နှင့်ပတ်သက်လို့ B.O.T ကုမ္ပဏီများက ဈေးဆစ်ကြပါတယ်။ မြန်မာနိုင်ငံ ဟာ WRO အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်လို့ ASEAN Standard အရ Class-2 မှာ Plus Shoulder အဆင့်ကို ပေ ၃၀ လို့သတ်မှတ်တာကိုလည်း ဌာနက ၂၄ ပေလို့ ဖြေလျှော့သတ်မှတ်ပေးထားတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါတွေကို ချုပ်ပြီးတော့တင်ပြရရင် မူလ B.O.T များက လုပ်ငန်းရယူလက်ခံပြီး လုပ်ငန်းလွှဲပြောင်း ဆောင်ရွက်ခွင့်ရှိခဲ့တဲ့အတွက် နိုင်ငံတော်ရဲ့လုပ်ပိုင်ခွင့်မှာ ကြားဖြတ်အကျိုးအမြတ်ရယူမှုကို ဖြစ်ပေါ် စေနိုင်ခြင်း၊ တစ်ဆင့်လွှဲယူဆောင်ရွက်ရတဲ့အဖွဲ့အစည်းများမှ မလိုလားအပ်သောကုန်ကျငွေများ ကြောင့် စာချုပ်ပါကတိကဝတ်များအတိုင်း မဆောင်ရွက်နိုင်တော့ခြင်း။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ တင်ပြခဲ့တဲ့အတိုင်း B.O.T ကုမ္ပဏီများအနေနဲ့ သက်သာခွင့်ရခဲ့သော်လည်း စည်းကမ်းလိုက်နာတာဆိုလို့ တိုးဂိတ်များ အိုင်အမာတည်ဆောက် ခြင်းနှင့် သတ်မှတ်ယာဉ်ဖြတ်သန်းခများကို အတိအကျအပျက်အကွက်မရှိကောက်ခံခြင်း စတဲ့ ရပိုင်ခွင့်အပြည့်အဝယူသော်လည်း ဆောင်ရွက်ရမယ်အချက် စံချိန်စံညွှန်းတာဝန်များကတော့ ပျက်ကွက်နေပါတယ်။ ထိုသို့ဖြစ်လာပါက စာချုပ်ရဲ့ပဋိညာဉ်စာချုပ်ကို ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့် ရပ်စဲခြင်း ခေါင်းစဉ်မှာ တာဝန်များပျက်ကွက်၍ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်မှတစ်ဆင့် အစိုးရအဖွဲ့ သို့တင်ပြပြီး ရပ်စဲနိုင်တယ်လို့ဆိုထားပါတယ်။ အားလုံးပြည့်စုံပါတယ်။ ဝန်ကြီးဌာနကစစ်ဆေး၊ သုံးသပ်၊ ဆွေးနွေး၊ တည့်မတ်နိုင်တာဖြစ်လို့။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လေးမျက်နှာမဲဆန္ဒနယ် ဦးဇော်မင်းသိန်းက ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဇော်မင်းသိန်း(လေးမျက်နှာမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများအားလုံး မင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ လေးမျက်နှာမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဇော်မင်းသိန်း ဖြစ်ပြီးတော့မှ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုမှာ B.O.T လုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်တဲ့ကုမ္ပဏီများဟာ

စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း ဆောင်ရွက်ခြင်းရှိ/မရှိ စိစစ်ပြီးတော့မှ မဆောင်ရွက်ခဲ့လျှင် စီမံခန့်ခွဲထိန်းချုပ်ခြင်းနည်းလမ်း၊ အပြစ်ပေးအရေးယူခြင်းနည်းလမ်းများနှင့် ပြုလုပ်ပေးဖို့ ပြည်ထောင်စုအစိုးရကို တိုက်တွန်းကြောင်းအဆို ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ B.O.T လုပ်ငန်းပေါင်း ၂၅ ခုရှိပြီးတော့မှ လမ်းလုပ်ငန်းဟာ ၆၁ ခုရှိပါတယ်။ ၁၉၉၆-၂၀၁၀ ခုနှစ်အထိ လုပ်ငန်း ၁၉ ခုနှင့် ၂၀၁၀-၂၀၁၆ ခုနှစ်အထိ လုပ်ငန်းပေါင်း ၄၂ ခု စုစုပေါင်း ၆၁ လမ်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒီ Public Private Partnership (P.P.P) စနစ်နဲ့သွားမယ်ဆိုရင် အရင်ဆုံးစတင်ဆောင်ရွက်လိုတဲ့ ကုမ္ပဏီကနေပြီးတော့မှ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနကို အဆိုပြုလွှာတင်ရပါတယ်။ အဲဒီအဆိုပြုလွှာ နှင့်အတူ အချက်ပေါင်း ၂၁ ချက် ထည့်သွင်းဖော်ပြပါတယ်။ အဲဒီအချက်တွေကတော့ B.O.T စနစ်နဲ့ဆောင်ရွက်လိုတဲ့ လမ်းပိုင်းအရှည်ဟာ အနည်းဆုံးမိုင် ၄၀ ရှိရမယ်။ လမ်းစီမံချက်တွေပါ တင်ပြရမယ့်အပြင် လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့်အတူ လမ်းချောမွေ့စေရေးအတွက် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်း ခြင်းပါတစ်ပါးတည်း ဆောင်ရွက်ရမယ်။ လုပ်ငန်းပိုင်းနှင့်ငွေရေးကြေးရေးအထောက်အထားများ၊ ကုမ္ပဏီအမည်၊ ဒါရိုက်တာ၊ အစုရှယ်ယာ၊ ငွေကြေးစာရင်း၊ မရွှေ့ပြောင်းနိုင်သောပစ္စည်းစာရင်း နှင့်တန်ဖိုး အခြားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၊ စက်ယန္တရားများ၊ ဝန်ထမ်းအင်အား၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရရဲ့ တာဝန်ပေးအပ်လိုကြောင်းထောက်ခံချက် လမ်းအကျယ်၊ တံတားများအကျယ် အဆိုပြုလွှာ၊ နှစ်စဉ်ဆောင်ရွက်ရမယ့်စီမံချက်၊ အုပ်ချုပ်မှုရုံး၊ လမ်း၊ တံတား၊ တိုးဂိတ်၊ တန်ချိန်၊ ကတ္တား၊ ကတ္တရာဝယ်ယူမယ့်အစီအစဉ်၊ တာဝန်မကျေပါက နိုင်ငံတော်မှ ပြန်လည်သိမ်းယူနိုင်တဲ့အခြေအနေ နှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့တဲ့ကုန်ကျစရိတ်များအား ပြန်လည်တောင်းခံပိုင်ခွင့်မရှိကြောင်း သိရှိလိုက်နာ ရမယ့်အချက်များဖြစ်ပါတယ်။ ဝန်ကြီးဌာနမှတစ်ဆင့် မြန်မာနိုင်ငံသားများ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေနှင့် အညီ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်အစည်းအဝေးမှာ ပထမဦးဆုံး မူအားဖြင့် လက်ခံ သဘောတူရပါတယ်။ ပြီးရင် ကုန်သွယ်မှုမူဝါဒကောင်စီအစည်းအဝေးကို ဆက်တင်ရပါတယ်။ ထိုအစည်းအဝေးကလည်း ထပ်ပြီးသဘောတူပါမှ ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံအစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဝေး ကို ထပ်တင်ရပါတယ်။ ထိုအစည်းအဝေးကလည်း လက်ခံသဘောတူဆုံးဖြတ်ပါမှ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်က ခွင့်ပြုမိန့်ထုတ်ပေးပါတယ်။ ခွင့်ပြုမိန့်မှာလည်း အချက် ၁၆ ချက်ပါသလို မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်နဲ့ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ ချမှတ်ထားသော တည်ဆဲ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များကို လိုက်နာမှုမရှိကြောင်း စစ်ဆေးတွေ့ရှိပါက ဤခွင့်ပြုမိန့်ကို ပြန်လည်ရုပ်သိမ်းသည်အထိ အရေးယူခြင်းခံရမည်ဟု အတိအကျထည့်သွင်းပြဌာန်းထားပါတယ်။ ကော်မရှင်ခွင့်ပြုမိန့်ကျပြီးမှ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ကုမ္ပဏီတို့အကြား နှစ်ဦးသဘောတူ စာချုပ်ချုပ်ဆိုရပါတယ်။ စာချုပ်မှာပါတဲ့ကုမ္ပဏီများဘက်က ဆောင်ရွက်ရမယ့်လုပ်ငန်းများ ခေါင်းစဉ်မှာ မြေကြီးတူးတာ၊ မြေဖို့တာကအစ၊ လမ်းချဲ့မယ်၊ ကျောက်ခင်းမယ်၊ ကတ္တရာလောင်းမယ်၊ လမ်းပုခုံး၊ လမ်းရေမြောင်းစတဲ့လုပ်ရမယ့်အချက် ၁၅ ချက်ပါရှိပါတယ်။

စံချိန်စံညွှန်းသတ်မှတ်ချက်အနေနဲ့ မြေဖို့တဲ့နေရာမှာတောင် မြေသားအတွင်းမှာ သစ်ပင် သစ်ဆွေးများ၊ ကျန်းမာရေးကို ထိခိုက်စေတဲ့ပစ္စည်းများ မပါစေရန်စတဲ့ အခြေခံကနေပြီးတော့မှ ကျောက်ကို ဘယ်လောက်ထုခင်းရမယ်။ ကတ္တရာကိုရေပိတ်လွှာနှစ်ထပ်လောင်းရမယ်။ ယာဉ်စီးရေ အတွက် AADT စာရင်းအရ ၂၀၀၀ ကျော်ရင် ၄၈ ပေအကျယ်၊ ၅၀၀၀ ကျော်ရင် ၇၂ ပေအကျယ်ခင်း ရမယ်။ လမ်းတွေ၊ တံတားတွေရဲ့ခံနိုင်ဝန်ဟာ တန် ၆၀ အထိ ဖြစ်ရမယ်ဆိုပြီးတော့ပါပါတယ်။ ပြောချင်

တာက အစအလယ်အဆုံး မိမိကိုယ်တိုင်က စတင်အဆိုပြုစဉ်ကအစ ကော်မရှင်နှင့် နေပြည်တော် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဝေးအကြိမ်ကြိမ်ဆုံးဖြတ်ပြီးမှအလယ် စာချုပ်ချုပ်ဆိုပြီး လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်ခြင်းအဆုံး အားလုံးဟာ အသေးစိတ်အချက်အလက်များနှင့် အတိအကျဖော်ပြထားတာ ဖြစ်ပါတယ်။ လမ်းတွေနှင့်ပတ်သက်ပြီး အချို့ကုမ္ပဏီကြီးတွေက စကားတွေကြားရပါတယ်။ သူတို့ကို တာဝန်ပေးလို့သာလုပ်လိုက်ရတာ ရှုံးတယ်လို့ပြောကြပါတယ်။ လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရတဲ့ကုမ္ပဏီများ ဟာ နှပ်ချလို့ရတဲ့ကလေးတွေမဟုတ်ပါဘူး။ အရာရာမှာ မျက်စိကြီး၊ နားကြီးနှင့် စီးပွားရေးနှင့် ပတ်သက်လာရင်၊ အခွင့်အရေးနှင့်ပတ်သက်လာရင် သူများထက်ခေါင်းတစ်လုံးပိုမြင့်နေသူတွေ သူများတစ်လှမ်းဆိုရင် သူတို့က လေး၊ ငါး၊ ဆယ်လှမ်း လှမ်းနိုင်တဲ့သူတွေဖြစ်ပါတယ်။ တစ်နိုင်ငံလုံး ကြည့်လိုက်တဲ့အခါမှာ စာချုပ်အတိုင်းတာဝန်ခံတဲ့ကုမ္ပဏီကအနည်းစုဖြစ်ပြီးတော့ အများစုကတော့ မိမိကိုယ်ကျိုးကိုပဲကြည့်ပြီး ငွေကုန်မခံချင်ဘဲ စာချုပ်ကတိတွေကို ဖောက်ဖျက်နေကြပါတယ်။ ဥပမာ- ရန်ကုန်-ပုသိမ်လမ်းပဲဖြစ်ပါတယ်။

ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော် သတ္တမပုံမှန်အစည်းအဝေးမှာ ADB ချေးငွေနှင့်ပတ်သက်လို့ ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင် စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း တာဝန်မကျတဲ့ကုမ္ပဏီကနေ နိုင်ငံတော် က ပြန်လည်သိမ်းယူဖို့တိုက်တွန်းပြောကြားခဲ့ပါတယ်။ ရှေ့ဆက်ပြီး ဘယ်လိုကြပ်မတ်ကိုင်တွယ် ဆောင်ရွက်မလဲဆိုပြီးတော့လည်း ထောက်ပြခဲ့ပါတယ်။ တစ်နိုင်ငံလုံး B.O.T လမ်းတွေထဲမှာ အဆိုးဆုံးလမ်းလို့တောင်ပြောလို့ရပါတယ်။ လမ်းဆိုးနေလို့ ပြင်မလားဆိုတဲ့ အရိပ်အယောင်လည်း ကျွန်တော်တို့ မတွေ့ရပါဘူး။ ဒီလမ်းဆိုးကြီးမှာ ကားကိုအမြန်မောင်းလို့လည်းမရ။ တဖြည်းဖြည်း မောင်းရင်းနဲ့လည်း ချိုင့်တွေ၊ ခွက်တွေကိုရှောင်လို့မလွတ်။ ဒီလမ်းရဲ့သုံးနေရတဲ့ ဧရာဝတီတိုင်းသား အားလုံး ဒီဒုက္ခတွေကို လက်တွေ့ခံစားနေကြရပါတယ်။ လမ်းချဲ့ရမယ့်ဟာ ချဲ့မပေး။ မချဲ့လို့ လမ်းကောင်းသွားနေရရင်တောင် တော်သေး။ လမ်းကမကောင်းတော့ အချိန်တွေကြာ၊ လူပင်ပန်း။ ကားကြပ်၊ ကားပြတ်ပြီးတစ်ခါ လမ်းအသုံးပြုခထပ်ပေးတဲ့ပြည်သူတွေ မိအေးသုံး၊ လေးခါမက နာနေကြရပါတယ်။ နောက်တစ်ခါ ကျွန်တော်တို့ ပြည်သူတွေရဲ့ကြားထဲမှာ ဘာပြောနေလဲဆိုရင် အစိုးရက ဘာမှလုပ်မပေးတော့ဘူးလား။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်တွေကကော ဘာမှမပြောကြတော့ ဘူးလားဆိုတဲ့အသံတွေလည်း ကျွန်တော်တို့ ကြားနေရပါတယ်။ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှု၊ ပွင့်လင်း မြင်သာမှုနှင့်သွားနေတဲ့ နိုင်ငံရေးစနစ်အပေါ်ကိုလည်း အကြီးတန်ရပ်ဆိုးစေပါတယ်။ လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များဘက်ကတော့ လွှတ်တော်မှာမေးခွန်းမေးခြင်း၊ အဆိုတင်သွင်းခြင်းကိုသာ ထောက်ပြ ဆောင်ရွက်နိုင်ပါတယ်။ အဓိကကိုင်တွယ်ရမှာက ဝန်ကြီးဌာနဖြစ်ပါတယ်။ နောက်ဒီအဆိုက ရှင်းပါတယ်။ စာချုပ်အတိုင်းမလုပ်ရင် အရေးယူပေးပါ။ နိုင်ငံတော်ဘက်က ငွေကြေးအကုန်အကျခံ ပြီး လုပ်ရမယ့်အဆိုမျိုးလည်း မဟုတ်ပါဘူး။ မူဝါဒပိုင်းတွေနဲ့ ခက်ခဲကြပ်တည်းတဲ့အဆိုလည်း မဟုတ်ပါ ဘူး။ အပိုလုပ်ပေးပါဆိုပြီး တောင်းဆိုထားတာလည်း တစ်ခုမှမပါပါဘူး။ တာဝန်ကျတဲ့ကုမ္ပဏီများကို လည်း ကျေးဇူးတင်ကြောင်းဒီနေရာကနေ ပြောကြားလိုပါတယ်။ တာဝန်မကျတဲ့ကုမ္ပဏီများကိုတော့ အစိုးရအပေါ် ကုန်းပိုးခြင်းနှင့် ပြည်သူတွေရဲ့ဂုဏ်တွေပေါ်ကို ခွစီးခြင်းကနေပြီးတော့ ကင်းဝေးနိုင်ဖို့ အတွက် ဒီအဆိုကို အတည်ပြုသင့်ပါကြောင်း ဆွေးနွေးရင်းနိဂုံးချုပ်အပ်ပါတယ်။ အားလုံးကျေးဇူးတင် ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဒဂုံမြို့သစ်(မြောက်ပိုင်း)မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာခင်မောင်မောင် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာခင်မောင်မောင်(ဒဂုံမြို့သစ်(မြောက်ပိုင်း)မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ကြွရောက်လာသော ဧည့်သည်တော်များအားလုံးကို မင်္ဂလာပါလို့ ရွေးဦးစွာနှုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ ဒဂုံမြို့သစ်(မြောက်ပိုင်း)မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါက်တာခင်မောင်မောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်က ပြည်သူ့လွှတ်တော် ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာကော်မတီမှ အဖွဲ့ဝင်တစ်ဦးဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာကော်မတီက ဒီ BOT လမ်းတွေနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ အကြိမ်ကြိမ်အခါခါ ခေါ်ယူဆွေးနွေးခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီခေါ်ယူဆွေးနွေးတာကတော့ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ လမ်းဦးစီးဌာနက ပုဂ္ဂိုလ်တွေ ဖြစ်ပါတယ်။ ပထမဦးဆုံး ၂၂-၈-၂၀၁၇ ရက်နေ့မှာ ဥက္ကဋ္ဌ ဦးတင်မောင်ဝင်းက ဒေါ်ခင်စန်းလှိုင်၊ ဦးအောင်မင်းတို့ကိုခေါ်ပြီးတော့ BOT ကုမ္ပဏီ ၂၅ ခုနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ ဆွေးနွေးပါတယ်။ စာချုပ်ပြင်ဆင်ဖို့လည်း သူတို့ အဲဒီမှာ ဆွေးနွေးခဲ့ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ဘာမှဖြစ်မလာဘူးလို့ သိရပါတယ်။ နောက်တစ်ခုက ADB ချေးငွေနဲ့ချေးပြီးတော့ ရန်ကုန်-ပုသိမ်လမ်းမကြီးကို အဆင့်မြှင့်ဖို့ဆိုပြီးတော့ ဆွေးနွေးခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီအချိန်မှာ ကျွန်တော်တို့ ထူးထူးခြားခြားတွေ့ရတာ ရန်ကုန်-ပုသိမ်ကားလမ်းမကြီးဟာ BOT နဲ့လုပ်တဲ့အခါမှာ လွန်စွာပျက်စီးနေတာကိုတွေ့ရပြီးတော့ ယာဉ်သွားယာဉ်လာတွေနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ အန္တရာယ်ရှိနေတာတွေ့ရတဲ့အတွက် ကျွန်တော်တို့က မေးခွန်းမေးတဲ့အခါမှာ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်တွေက ဘာပြောသလဲဆိုတော့ အဲဒီတာဝန်ယူထားတဲ့ကုမ္ပဏီက အရှုံးပေါ်နေတယ်။ အဲဒါကြောင့်မို့လို့ ကျွန်တော်တို့က ADB ဘဏ်ကချေးငွေယူပြီးတော့ အဆင့်မြှင့်တိုးချဲ့မယ်။ ပြီးလို့ရှိရင် ပိုက်ဆံပြန်ကောက်မယ်။ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ပြီးလို့ရှိရင် အဲဒီအကြွေးကိုဆပ်ပြီးပိုလျှင် အချိန်ကျန်သေးလို့ရှိရင်တော့ အဲဒီကုမ္ပဏီကို ဆက်လက်လုပ်ကိုင်ခွင့်ပေးမယ်လို့ ပြောတဲ့အခါမှာ ကျွန်တော်တို့ကော်မတီက ဘာပြောသလဲဆိုတော့ ကဲဟုတ်ပြီ ရှုံးရင်ဘာဖြစ်လို့လုပ်နေသလဲ ပြန်အပ်ခိုင်းလိုက်ပေါ့လို့ ပြောတဲ့အခါမှာတော့ ရေရေရာရာပြောမသွားပါဘူး။ နောက်တစ်ခုက ဘာလဲဆိုလို့ရှိရင် မန္တလေး-မူဆယ်လမ်းမကြီးပါ။ ပြီးခဲ့တဲ့ဇွန်လပိုင်းက ကျွန်တော်အလည်သွားလို့ ရောက်ခဲ့ပါတယ်။ အခြေအနေ အင်မတန် ဆိုးရွားပါတယ်။ တစ်နည်းအားဖြင့်ပြောရရင် ချောက်နှုတ်ခမ်းပေါ်မှာသွားနေတဲ့ လမ်းမှာတောင် Guard Rail ဆိုတာမျိုးကို တပ်မထားပါဘူး။ အဲဒီမှာ ဂုတ်တွင်းဆင်းတဲ့နေရာမှာ အင်မတန်အန္တရာယ်များပါတယ်။ အဲဒီလမ်းတောက်လျှောက်နီးပါးဟာ ချိုင့်ကျင်းတွေနဲ့ ကားကြီးတွေသွားတယ်။ အဲဒီလမ်းဟာ မြန်မာပြည်ရဲ့ကုန်သွယ်ရေးအတွက် အရမ်းအရေးကြီးတဲ့လမ်းတစ်လမ်းဖြစ်ပေမဲ့ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုဟာ အင်မတန်အားနည်းပါတယ်။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော်တို့ပြောပြောနေတဲ့ BOT လို့ပြောပေမဲ့ တကယ်တမ်းကျတော့ BOT မဟုတ်ပါဘူး။ တကယ်တမ်းကျတော့ ကျွန်တော်တို့က Build ကလုပ်ပြီးသားပါ။ နဂိုပြည်ထောင်စုအစိုးရက ဖောက်လုပ်ထားတဲ့လမ်းမကြီးတွေကို ကုမ္ပဏီတွေကို ချပေးလိုက်တာ။ အဲဒီကုမ္ပဏီတွေက လုံလောက်တဲ့ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုကိုတောင်မလုပ်တာကို တွေ့ရပါတယ်။ အဲဒါကြောင့်မို့လို့ လုံလောက်တဲ့ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုမလုပ်တဲ့အတွက် လူတွေ၊ ယာဉ်တွေ အင်မတန် အန္တရာယ်ကျရောက်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒီဥစ္စာကို ကြီးကြပ်ဖို့ ဘယ်သူ့မှာတာဝန်ရှိသလဲ။ ဘယ်သူ့မှာ

တာဝန်ရှိသလဲဆိုတော့ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနမှာ တာဝန်ရှိတာပေါ့။ အဲဒီတော့ ဝန်ကြီးဌာနကိုလည်း ကျွန်တော်တို့ကော်မတီက ခေါ်ပြီးတိုက်တွန်းတယ်။ တိုက်တွန်းပေမဲ့ ဘာမှထူးထူးခြားခြားဖြစ်မလာတဲ့ အတွက် ဒီအဆိုကို အလေးအနက်ထောက်ခံပါကြောင်းနဲ့ ဒီအဆိုကို အတည်ပြုသင့်ပါကြောင်း ကျွန်တော်က တိုက်တွန်းပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ သိန္နီမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုင်းဦးခမ်း ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးစိုင်းဦးခမ်း(သိန္နီမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ အားလုံးပဲ မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ ရှမ်းပြည်နယ်၊ သိန္နီမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးစိုင်းဦးခမ်း ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံအကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားအပ်တဲ့ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနကိုယ်စားပြုလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုသူနဲ့ ကုမ္ပဏီကိုယ်စားပြုလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိသူတို့အကြား BOT စနစ်နဲ့ ပဋိညာဉ်စာချုပ်များချုပ်ဆိုပြီးတော့ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှာရှိနေတဲ့ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်ချင်းချိတ်ဆက်သွားတဲ့လမ်းမကြီးတွေကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိနေတယ်။ ကိန်းဂဏန်းအချက်အလက်များအရ ၁၉၉၆ ခုနှစ်ကနေစတင်ပြီး ၂၀၁၆ ခုနှစ်အထိ လမ်းမကြီးပေါင်း ၆၁ ခုကို BOT စနစ်နဲ့ လုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုခဲ့ကြောင်း သိရပါတယ်။ လမ်းမိုင်အရှည်ပေါင်း ၃၀၂၅ မိုင်နဲ့ ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီ ၂၅ ခုက အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နေတယ်လို့ သိရပါတယ်။ ပြီးခဲ့တဲ့ ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၂၂ ရက်နေ့ BOT လုပ်ကိုင်ခွင့်ရကုမ္ပဏီ ၂၅ ခုရယ်၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့ ဟာ ကျွန်တော်တို့ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာ ကော်မတီ(၁-၇)ကို လာရောက်တွေ့ဆုံတဲ့အခါမှာလည်းပဲ ဒီကော်မတီကနေပြီးတော့ သူတို့ချုပ်ဆိုထားတဲ့စာချုပ်တွေကို ပြန်လည်ပြုပြင်၊ ပြင်ဆင်ချုပ်ဆိုသင့်ပါကြောင်း အကြံပြုထားတာတွေလည်းပဲ ရှိပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိသူကုမ္ပဏီဘက်က စာချုပ်ပါအတိုင်းဆောင်ရွက်ရမယ့် လုပ်ငန်းတွေ၊ စံချိန်စံညွှန်းတွေ၊ တာဝန်တွေကို တိကျစွာလိုက်နာဆောင်ရွက်ဖို့ အလွန်အရေးကြီးပါတယ်။ ဒါကို အချို့သောကုမ္ပဏီများက လေးစားလိုက်နာမှုဆောင်ရွက်ဖို့ ပျက်ကွက်လာတဲ့အတွက် ဒီအဆိုဖြစ်ပေါ်လာရတယ်လို့ ကနဦးသုံးသပ်လို့ရပါတယ်။ ရှမ်းပြည်နယ်(မြောက်ပိုင်း) ကျွန်တော့်ရဲ့ မဲဆန္ဒနယ် သိန္နီနယ်ကိုဖြတ်သန်းသွားတဲ့ မူဆယ်-လားရှိုး-မန္တလေးလမ်းပိုင်းမှာဖြစ်ပျက်နေတဲ့ကိစ္စများနဲ့ စာချုပ်ပါအတိုင်း ကုမ္ပဏီတွေဘက်ကနေ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုလစ်ဟာနေတဲ့ အချက်တွေအပေါ် ကျွန်တော့်အနေနဲ့ အနည်းငယ်ထောက်ပြဆွေးနွေးသွားလိုပါတယ်။ စာချုပ်ထဲမှာ ပါရှိနေတဲ့ ဆောင်ရွက်ရမယ့်လုပ်ငန်းများဆိုတဲ့ခေါင်းစဉ်အောက်မှာ မြို့ရှောင်လမ်းတွေဖောက်ပေးဖို့ ဆိုတဲ့အချက် ပါဝင်ပါတယ်။ ဒီလမ်းပိုင်းမှာရှိနေတဲ့ ပြင်ဦးလွင်နဲ့ လားရှိုးမြို့ရှောင်လမ်းကိုတော့ ပြီးစီးသွားပါပြီ။ သို့ပေမဲ့လည်း လမ်းတစ်လျှောက်ကဖြတ်သန်းသွားရမယ့် နောင်ချို၊ သီပေါ၊ သိန္နီနဲ့ မူဆယ်မြို့တွေ ကျန်နေပါသေးတယ်။ ဒါတွေကို ဘယ်အချိန်၊ ဘယ်ခုနှစ်ကျမှ ဆောင်ရွက်ပေးမလဲဆိုတာကိုလည်းပဲ ထောက်ပြရင်း ဒီနေရာကနေ မေးမြန်းလိုပါတယ်။

နောက်တစ်ခုက လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိ သူရဲ့တာဝန်များအပိုင်းမှာ ဆောက်လုပ်ရေးစခန်း အားလုံးနဲ့ လုပ်ငန်းများအားလုံး လုပ်ငန်းခွင်နေရာတွေမှာ အားလုံးလုံလောက်မှု၊ တည်ငြိမ်မှု၊ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုတို့အတွက် အပြည့်အဝတာဝန်ယူရမယ်လို့ ဖော်ပြထားတာရှိပါတယ်။

သို့သော်လည်းပဲ ရှမ်းပြည်နယ်(မြောက်ပိုင်း)က နောင်ချို၊ ဂုတ်တွင်းလမ်းအပိုင်း၊ သိန္နီနဲ့ မဘိမ်းအတက်လမ်း၊ ကွတ်ခိုင် နှစ်ဖက်ကားအတက်လမ်းပိုင်းတွေမှာရှိနေတဲ့ အတက်အဆင်းများပြားတဲ့ တောင်ပေါ်လမ်းတွေဟာ ကျဉ်းမြောင်းတယ်။ ထောင့်ချိုးကွေ့တွေဟာ ၄၅ ဒီဂရီ၊ ၃၅ ဒီဂရီထောင့်ချိုးတွေဖြစ်နေတယ်။ အတက်အဆင်းပြေပြစ်မှုမရှိဘဲနဲ့ မတ်စောက်လွန်းတာတွေ တွေ့မြင်နေရပါတယ်။ ဒီလိုဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် အခုဆိုရင် ကြီးမားရှည်လျားတဲ့ ၂၂ ဘီးတွဲကားကြီးတွေ ခက်ခဲစွာအတက်အဆင်းလုပ်နေကြရတယ်။ အဆင်းမှာဘရိတ်အုပ်လိုက်လို့ရှိရင် နောက်ဝန်ကပိပြီး ခါးလိမ်ချိုးနေသလိုမျိုး တိမ်းမှောက်မှုများ မကြာခဏဖြစ်ပေါ်နေတာဟာ လမ်းပိုင်းဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းအားနည်းချက်တွေကြောင့် ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအကျိုးဆက်တွေကြောင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုတွေ မကြာခဏဖြစ်ပွားလျက်ရှိပြီး ခရီးသွားရာမှာ အဆင်မပြေမှုများ၊ ဒေသထွက်ကုန်ရာသီသီးနှံများကို တစ်ဖက်နိုင်ငံကို တင်ပို့တဲ့နေရာမှာ အမှည့်လွန်ပုပ်သိုးသွားပြီးတော့ နစ်နာဆုံးရှုံးမှုများ၊ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ နှောင့်နှေးကြန့်ကြာစေခြင်းများကို ဖြစ်ပေါ်စေလျက်ရှိပါတယ်။ တစ်နေ့တခြားဖြတ်သန်းသွားလာတဲ့ ယာဉ်အစီးရေ တိုးတက်များပြားလာတာနဲ့အမျှ ဒါတွေကို ဦးစားပေးဖြေရှင်းသွားဖို့ လိုအပ်ပါတယ်။ နောက်တစ်ခုက သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းမှုအပိုင်းဖြစ်ပါတယ်။ လုပ်ငန်းခွင်နေရာအတွင်းနဲ့ အပြင်အတွက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုကြောင့်ဖြစ်ပေါ်လာတဲ့ လေထု၊ ရေထု၊ မြေညစ်ညမ်းမှုနဲ့ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်အခြေအနေ ထိခိုက်ပျက်ပြားမှုမဖြစ်ပေါ်အောင် ထိန်းသိမ်းဖို့၊ အများပြည်သူနဲ့ ပတ်ဝန်းကျင်ကို အနှောင့်အယှက်ဖြစ်စေမှုမရှိစေဖို့ဆိုတဲ့ အစီအမံတွေကို ချမှတ်ဆောင်ရွက်ပေးရမယ်လို့ ဖော်ပြထားပါတယ်။ ဒါနဲ့ပတ်သက်ပြီး ကျွန်တော့်ရဲ့ မဲဆန္ဒနယ်မှာဖြစ်ပျက်နေတာလေးကို တင်ပြမယ်ဆိုရင် သိန္နီ၊ မဘိမ်းအတက်လမ်းပိုင်း ကုမ္ပဏီတွေကနေပြီးတော့ လမ်းချဲ့တဲ့အခါ ကျောက်တွေ၊ မြေစာတွေကို လမ်းနံဘေးကမ်းပါးဘက်ကို တွန်းပို့ဖယ်ထားတာ တွေ့ရတယ်။ အဲဒီလိုနဲ့ လုပ်ထားတဲ့အတွက်ကြောင့် မနှစ်ကဒီနှစ်မိုးတွင်းပိုင်းမှာ မိုးရွာတဲ့အခါ ပစ်ထားတဲ့မြေစာတွေ၊ ကျောက်ခဲတွေဟာ မိုးရေနဲ့အတူ မျောပါလာပြီးတော့ ကျွန်တော်တို့ သိန္နီမြို့၊ ရပ်ကွက်(၄)တစ်ခုလုံးမှာရှိနေတဲ့ ရေမြောင်းတွေဆီကို စီးဆင်းလာပါတယ်။ ရပ်ကွက်အတွင်းမှာရှိနေတဲ့ အ.မ.က(၂)ဘေးရေမြောင်းပိတ်ဆို့တာတွေ၊ ကျောင်းဝင်းအတွင်းကို ရေဝင်တာတွေ၊ ကျောင်းအဆောက်အဦတစ်ပေခွဲအထိ ရေမြုပ်ခဲ့ရပါတယ်။ စာသင်ကျောင်းကို တစ်ပတ်တိတိ ပိတ်ထားခဲ့ရပါတယ်။ ကျောင်းသူကျောင်းသားတွေအတွက် စာသင်ကြားမှု အခက်အခဲဖြစ်ပေါ်စေခဲ့ပါတယ်။ ဒါ့အပြင် လယ်ထဲကိုစီးဝင်သွားတဲ့ မြောင်းတွေအားလုံးဟာလည်းပဲ ပိတ်ဆို့သွားတဲ့အတွက် တောင်သူလယ်သမားတွေ စိုက်ပျိုးချိန်မှာ ဒုက္ခရောက်ခဲ့ကြရပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ လမ်းဖောက်တဲ့ကုမ္ပဏီဘက်က တာဝန်ယူ၊ တာဝန်ခံမှုမရှိခြင်းဟာ ပြည်သူလူထုတွေကို အတိဒုက္ခရောက်စေပါတယ်။ ဒီနှစ်ထဲမှာ ဒီမြောင်းတွေကို ဆည်မြောင်းဦးစီးဌာနနဲ့ တောင်သူတွေပူးပေါင်းပြီးတော့မှ ကိုယ်ထူကိုယ်ထ ပြန်လည်ဆယ်ယူရတဲ့အပြင် ပြီးခဲ့တဲ့နှစ်ကဆိုရင် ကျွန်တော်တို့ သိန်း ၅၀ ဝန်းကျင်လောက် ကုန်ကျခဲ့ရတဲ့ အဖြစ်လည်း ကြုံခဲ့ရပါတယ်။ အထက်မှာတင်ပြခဲ့တဲ့အချက်တွေဟာ BOT လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိသူဘက်ကနေ တာဝန်ရှိတဲ့ကုမ္ပဏီတွေအနေနဲ့ စာချုပ်ပါအတိုင်း ဆောင်ရွက်နေကြခြင်းမရှိသေးဘူးဆိုတာကို သိသာထင်ရှားစေပါတယ်။ ဒီလို ချွတ်ချော်တိမ်းစောင်းမှုလေးတွေဟာ ပြည်သူလူထုရဲ့အကျိုးစီးပွားကို တိုက်ရိုက်ထိခိုက်စေခြင်းဖြစ်တဲ့အတွက်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ကျေးသီးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစိုင်းအောင်ကျော် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးစိုင်းအောင်ကျော်(ကျေးသီးမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဧည့်သည်တော်များအားလုံးမင်္ဂလာပါလို့ ဦးစွာ ပထမနှုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ ရှမ်းပြည်နယ်(တောင်ပိုင်း)၊ ကျေးသီးမဲဆန္ဒနယ် မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးစိုင်းအောင်ကျော် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ကော့မှူး မဲဆန္ဒနယ်က ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုအပေါ် ထောက်ခံအကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားရပါတဲ့ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ယနေ့အချိန်မှာ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ မြန်မာ နိုင်ငံတစ်ဝန်းရှိ လမ်းတံတားများကို အဆင့်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက်လည်းကောင်း၊ ကျေးလက် ဒေသရှိလမ်းတံတားများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီး ရေရှည်တည်တံ့အောင်ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းဖြင့် ကျေးလက် နေပြည်သူများရဲ့လူမှုစီးပွားရေးဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက်လည်းကောင်း မူဝါဒများ ချမှတ်ကာ အကောင်အထည်ဖော်လျက်ရှိပါတယ်။ အဆိုပါမူဝါဒနှင့်အညီ ၂၀၃၀ ခုနှစ်မှာ လက်ရှိကီလိုမီတာ ၄၂၁၂၁ ရှိတဲ့လမ်းများကို ASEAN Class(3)အဆင့် ၁၈ ပေအကျယ်ကတ္တရာလမ်း၊ ကွန်ကရစ်လမ်း အဖြစ် အနည်းဆုံးရောက်ရှိရန် ကျေးရွာအားလုံး၏ ၈၀ ရာခိုင်နှုန်းက ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်တဲ့ ကျေးလက်လမ်းများအဖြစ် နှစ်စဉ်အဆင့်မြင့်ဆောင်ရွက်ရန်ဆိုပြီးတော့ ရည်မှန်းချက်ထားရှိတာကို လေ့လာတွေ့ရှိရပါတယ်။ ထို့အတူ နိုင်ငံတော်အနေနဲ့ ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံးရဲ့လူမှုစီးပွားဘဝ လျင်မြန်စွာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးကို ရှေးရှုပြီး နိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးရှိလမ်းမကြီးများကို B.O.T စနစ်ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နေသလို အဆိုရှင်ရဲ့တင်ပြချက်အရ ပြည်ထောင်စုအတွင်းရှိ အချက် အချာကျတဲ့လမ်းမကြီး ၉၀ ရာခိုင်နှုန်းကျော်ဟာ ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီများက B.O.T စနစ်ဖြင့် အကောင် အထည်ဖော်စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိတယ်လို့ သိရှိရပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ ကုမ္ပဏီတွေဟာ B.O.T စနစ် ဖြင့် လုပ်ကိုင်ခွင့်ချပေးခဲ့တဲ့လမ်းအပိုင်းများကို လေ့လာကြည့်တဲ့အခါ အများအားဖြင့် အသစ် တည်ဆောက်ဖောက်လုပ်ပေးခဲ့တဲ့လမ်းများမဟုတ်ဘဲ မူလရှိရင်းစွဲလမ်းမကြီးကိုသာ အနည်းငယ် ပြုပြင်ဖာထေးပြီး အခွန်အခကောက်ခံနေကြတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ ခရီးသွားမိသားစုပြည်သူများ အတွက် လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှုလျင်မြန်ချောမွေ့ရေး၊ ဘေးကင်းလုံခြုံစိတ်ချစွာဖြင့် ခရီးအမြန် ရောက်ရှိရေး၊ သက်သောင့်သက်သာရှိရေးစတဲ့ ဝန်ဆောင်မှုအပိုင်း၊ တာဝန်ယူမှုအပိုင်းမှာ အလွန် အမင်းအားနည်းလျက်ရှိတာကို မြင်တွေ့ရပါတယ်။ ခရီးသွားပြည်သူများအနေနဲ့ ထိုက်သင့်တဲ့အခွန် အခများကို ပြည့်ဝစွာပေးဆောင်နေရသော်လည်းပဲ အဆိုပါအခွင့်အရေးများမှ ယနေ့တိုင် လျစ်လျူရှု ခံနေရဆဲဖြစ်ပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ရှမ်းပြည်နယ်(တောင်ပိုင်း)က B.O.T စနစ်ဖြင့် စီမံ ခန့်ခွဲနေတဲ့ ပြည်ထောင်စုလမ်းပိုင်းအချို့ကို ထောက်ပြဆွေးနွေးလိုပါတယ်။ တောင်ကြီး-လွိုင်လင်- နမ့်စန် ပြည်ထောင်စုလမ်းမကြီးဟာ ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီများက တာဝန်ယူစီမံခန့်ခွဲနေတဲ့လမ်းအပိုင်း ဖြစ်ပြီး ယခင်လွှတ်တော်သက်တမ်းကတည်းက လမ်းကြေးများကောက်ခံနေတာကို တွေ့ရပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ အရင်အစိုးရအဆက်ဆက်က ပြည်သူ့ဘဏ္ဍာငွေများဖြင့် ဖောက်လုပ်ခဲ့တဲ့ မူလ ရှိရင်းစွဲလမ်းအနေအထားအဖြစ်သာထားရှိပြီး လမ်းကြေးကောက်ခံနေတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ နှစ်ပေါင်းများစွာ ခရီးသွားပြည်သူများက လမ်းကြေးကိုသာအပြည့်အဝပေးဆောင်နေရပေမဲ့လည်းပဲ ယနေ့အချိန်အထိတိုင် လမ်းမကြီးရဲ့ ငါးပုံတစ်ပုံခန့်သာ ကုမ္ပဏီက ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခြင်း

လည်းမရှိသေးပါဘူး။ ပိုက်ဆံကောက်မယ့် တိုးဂိတ်အနီးပတ်ဝန်းကျင်ရှိ အဝင်အထွက်လမ်းအပိုင်းကို သာ အကြီးအကျယ်ချဲ့ထွင်နေပြီး အမှန်တကယ်လိုအပ်ပြီး အန္တရာယ်များတဲ့တောင်တက်လမ်းများကို တော့ သာမန်လောက်သာ ပြင်ဆင်ထားတာကို စိတ်ပျက်ဖွယ် မြင်တွေ့နေရပါတယ်။

အထူးသဖြင့် တောင်တက်လမ်းအချို့တွေမှာ ကုန်ကားကြီးများ၊ တွဲကားကြီးများနှင့် တွေ့ကြုံရတဲ့ အခါမှာ ခရီးသည်ကားများက စောင့်ဆိုင်းပေးနေရခြင်း၊ လမ်းကျဉ်းမြောင်းတဲ့အတွက် ကားရှောင်ရန် ရှေ့တိုးနောက်ဆုတ်ပြုလုပ်နေရခြင်းတို့ကို နိစ္စဓူဝကြုံတွေ့နေရပါတယ်။ လမ်းချဲ့ထားတဲ့အပိုင်းမှာ လည်းပဲ ဘေးကင်းလုံခြုံတဲ့အရံအတားများ၊ တိုင်များ စနစ်တကျစိုက်ထူပေးထားခြင်းမရှိသေးတာ ကိုလည်းပဲ တွေ့ရပါတယ်။ မိုးရာသီကာလများမှာ တောင်ပြိုမှုများနှင့် မကြာခဏကြုံတွေ့နေရပြီး လိုအပ်တဲ့ အစီအမံများ ကြိုတင်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခြင်းမရှိတဲ့အတွက် ခရီးကြန့်ကြာမှုများလည်း မကြာခဏ ဖြစ်ပွားလျက်ရှိပါတယ်။ အမှန်တကယ်ကုမ္ပဏီများဘက်က စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်း အတိုင်း လိုက်နာမယ်ဆိုရင် ၁၀ နှစ်နီးပါးကာလအတွင်းမှာ လမ်းဟာ အားလုံးနီးပါးပြီးစီးနေလောက်ပြီ။ ခရီးသွားပြည်သူများအနေဖြင့်လည်း အခုလောက်ဆိုရင် သက်သောင့်သက်သာနဲ့ ချောမွေ့စွာ ခရီးကိုသွားနေနိုင်ပြီ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့လည်း ယနေ့အထိ ခရီးသွားပြည်သူတွေအဖို့ ဒီအခွင့်အရေး ကို မရရှိနိုင်သေးတာကို ဝမ်းနည်းဖွယ်မြင်တွေ့နေရပါတယ်။ ယနေ့အချိန်မှာ ကားအစီးအရေ တစ်နေ့တခြားတိုးတက်လာပြီး ယာဉ်အသွားအလာများ များပြားလာတဲ့အလျောက် လုံလောက်တဲ့ လမ်းအကျယ်မရှိသေးခြင်း၊ စာချုပ်ပါအတိုင်းဆောင်ရွက်ထားမှုမရှိခြင်း၊ သက်ဆိုင်ရာဌာနများမှလည်း ကြပ်မတ်မှုအားနည်းခြင်းစတဲ့အချက်တွေကြောင့် မလိုလားအပ်တဲ့ ယာဉ်တိမ်းမှောက်မှုဖြစ်ခြင်း၊ အသက်အန္တရာယ်မလုံခြုံခြင်း၊ လူသေဆုံးမှုကို စိတ်မချမ်းမြေ့ဖွယ်ရာမြင်တွေ့နေရပါတယ်။ အလားတူ ဟိုပုန်း-တောင်ကြီးလမ်းအပိုင်းမှာလည်းပဲ ၁၂ မိုင်သာကွာဝေးတဲ့လမ်းခရီးလမ်းတိုလေးကို အိမ်စီးကား က လမ်းတံတားကြေး ၁၅၀၀ ကျပ်ပင် ပေးဆောင်နေရပြီး မြို့ဝင်ကြေးပါပေါင်းပြီးကောက်ခံနေတဲ့ အတွက် ခရီးသွားပြည်သူတွေအတွက် အသွားအပြန် ၃၀၀၀ ကျပ်ကုန်ကျနေရပါတယ်။ ဒါတွေဟာ ခရီးသွားပြည်သူအပေါ် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးတစ်ရပ်ဖြစ်ပြီး လမ်းပိုင်းပျက်စီးမှုနှင့်ပတ်သက်လို့ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုမရှိတဲ့အတွက်ကြောင့် ပြည်သူတွေဟာ များစွာနစ်နာနေရပါတယ်။ နောက်ပြီး နိုင်ငံတော်က ငွေကြေးအကုန်အကျခံပြီး တည်ဆောက်ပေးထားတဲ့ မိုင်းပွန်မြို့အဝင်တံတားဆိုရင်လည်းပဲ B.O.T စနစ်ဖြင့် ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီတစ်ခုကို တံတားကြေးကောက်ခံခိုင်းနေခြင်းသည်လည်းပဲ ယနေ့ဒီမိုကရေစီ ခေတ်ကာလမျိုးသည် မဖြစ်သင့်တဲ့ကိစ္စ ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူကိုဗဟိုပြုတဲ့အစိုးရဖြစ်တဲ့အတွက် ခရီးသွားပြည်သူများအပေါ် သက်ညှာစွာစဉ်းစားပေးဖို့ ပြန်လည်သုံးသပ်သင့်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါ တယ်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ B.O.T စနစ်ဖြင့် စာချုပ်ချုပ်ဆိုထားမှုကို သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနအပါအဝင် ပြည်နယ်အစိုးရမှ ပြန်လည်စိစစ်ကြပ်မတ်သင့်ပါကြောင်း၊ စာချုပ်များကိုလည်း ခေတ်စနစ်နှင့်အညီ လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေရန် ပြောင်းလဲချုပ်ဆိုသင့်ပါကြောင်းနှင့် သတ်မှတ်စံချိန်စံနှုန်းများကို လေးစားလိုက်နာခြင်းမရှိသောကုမ္ပဏီများအား အပြစ်ပေးအရေးယူသင့်ပါကြောင်း ဤနေရာကနေ အကြံပြုတိုက်တွန်းလိုပါတယ်။ B.O.T စနစ်ဖြင့် ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီများမှ ဆောင်ရွက်နေသော လုပ်ငန်း များသည် စာချုပ်ပါအချက်များအတိုင်း လေးစားလိုက်နာအကောင်အထည်ဖော်မှုမရှိခြင်း၊

သက်ဆိုင်ရာတာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များ အရေးယူမှုအားနည်းခြင်း၊ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုအပိုင်း ပျောက်ဆုံးနေခြင်း။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ စဉ်းကူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဇော်ဝင်းမြင့် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာဇော်ဝင်းမြင့်(စဉ်းကူးမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းဝင်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံးမင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီး၊ စဉ်းကူးမဲဆန္ဒနယ် က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါက်တာဇော်ဝင်းမြင့် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်၏ B.O.T စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိတဲ့လမ်းမကြီးများ နှင့်စပ်လျဉ်းပြီး နိုင်ငံတော်နှင့်ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်တဲ့ ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများ ပေါ်ထွက်လာစေရေး ပြည်ထောင်စုအစိုးရကို တိုက်တွန်းတဲ့အဆိုအား ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ B.O.T ဆိုသည်မှာ Build၊ Operate and Transfer ဖြစ်ပါတယ်။ တစ်နည်းအားဖြင့် ဖောက်လုပ်၊ ပြုပြင်အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းများလုပ်ကိုင်ခြင်းနှင့် လွှဲပြောင်းပေးခြင်းတို့ဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးအတွက် တိုင်းပြည်ရဲ့အလွန်အရေးကြီးတဲ့ Infrastructure တစ်ခုဖြစ်တဲ့ လမ်းတံတားလုပ်ငန်းများကို တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်အသီးသီးမှာ ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်အတွက် တိုင်းရင်းသားပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်ကုမ္ပဏီများရဲ့ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနဲ့လုပ်ငန်းများကို B.O.T စနစ်နဲ့ လုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုခဲ့ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ နိုင်ငံတကာမှာတော့ လမ်းတည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းက အစ Construction၊ Operation နဲ့ Maintenance စတဲ့ အဆင့်ဆင့်ကို B.O.T ကုမ္ပဏီများက ဆောင်ရွက်ရပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံဟာ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံတစ်ခုဖြစ်တဲ့အတွက် ဒေသအားလုံး တစ်ပြေးညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်တဲ့အခါမှာ ပြည်တွင်းလုပ်ငန်းရှင်များ လုပ်ကိုင်နိုင်စေဖို့ ရည်ရွယ်ပြီး ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ လမ်းဦးစီးဌာနက တည်ဆောက်ပြီးလမ်းများရဲ့တန်ဖိုးကို Road Value ကို ထည့်သွင်းမတွက်ချက်ဘဲနဲ့ B.O.T စနစ်နဲ့လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းကိုသာ ဆောင်ရွက်စေပါတယ်။ ဒါဟာ နိုင်ငံတော်က ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များအပေါ်ထားရှိတဲ့စေတနာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီလိုဖြစ်တဲ့အချိန်အခါမှာ စတင်ပြီးလုပ်ငန်းမဆောင်ရွက်ခင်၊ ဆောင်ရွက်ဆဲနဲ့ ဆောင်ရွက်ပြီး အခြေအနေများအတွက် B.O.T စနစ်နဲ့ဆောင်ရွက်မယ့်ကုမ္ပဏီများကို လိုက်နာရမယ့်အချက်(၂၁)ချက် ရှိပါတယ်။ ဒါကို အကြမ်းအားဖြင့်ကြည့်မယ်ဆိုရင် နောက်ဆုံးကုမ္ပဏီများဟာ မိုင် ၄၀ အနည်းဆုံး ဆောင်ရွက်နိုင်ရပါမယ်။ လိုအပ်ရင် မိုင် ၄၀ အောက်ခွင့်ပြုနိုင်ပါတယ်။ လုပ်ငန်းပိုင်းတွင် ငွေရေးကြေးရေးများကို ဖော်ပြရပါမယ်။ ကုမ္ပဏီရဲ့အသင်းအဖွဲ့၊ မှတ်တမ်းများနှင့် စည်းကမ်းများ ဖော်ပြရပါမယ်။ လမ်းတံတားဆောက်လုပ်မယ့် ယာဉ်၊ ယန္တရားအစရှိသဖြင့် ဘယ်လောက်ရှိတယ်ဆိုတာကို ဖော်ပြရပါမယ်။ လုပ်ငန်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရမယ့်လမ်းတံတားနှင့်ပတ်သက်တဲ့ ကျွမ်းကျင်အင်ဂျင်နီယာများ၊ ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းနှင့် လုပ်သားအင်အားစုဆောင်ထားမှုများကိုလည်း ဖော်ပြရပါမယ်။ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်အစိုးရရဲ့ထောက်ခံချက်များ ပါရှိရပါတယ်။ စတင်ဆောင်ရွက်မယ်ဆိုကတည်းကိုက ၁၈ ပေ သို့မဟုတ် ၂၄ ပေ ကတ္တရာလမ်း တစ်ပါတည်းဆောင်ရွက်မယ်ဆိုတာကို

အဆိုပြုရမယ့်အပြင် B.O.T လမ်းပိုင်းမှာပါရှိနေတဲ့ ပေ ၁၈၀ အောက်တံတားများကို ကွန်ကရစ်တံတားများအဖြစ် အကျယ် ၂၄ ပေဖြစ်ရမည်ဖြစ်ပြီး သတ်မှတ်ဒီဇိုင်းများနှင့် ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါတယ်။ သုံးနှစ်ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် စီမံချက်ထဲမှာ နှစ်စဉ်စီမံချက်များရေးဆွဲရပါမယ်။ ထို့အတူ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက စီမံခန့်ခွဲပြီးတော့မှ အဆင့်ဆင့်ဆောင်ရွက်ပြီးတော့ အတည်ပြုချက် ရယူဆောင်ရွက်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဆောင်ရွက်ပြီးတဲ့အခါမှာလည်း လမ်းအသုံးပြုခ ကောက်ခံမယ့် B.O.T စနစ်များဟာဆိုလို့ရှိရင် အုပ်ချုပ်ရေးရုံး၊ အသုံးပြုခကောက်ခံရေးစခန်းများ၊ တိုးဂိတ်များ၊ Weight Break များ၊ ကျောက်ခွဲမယ့်နေရာများကအစ မြေပုံတင်ပြရပါမယ်။ နှစ်အလိုက် စီမံချက်အပေါ်မှာ လအလိုက်စီမံချက်ရေးဆွဲပြီး လုပ်ငန်းများကို မြို့နယ်ဦးစီးရဲ့ ထောက်ခံချက်များဖြင့် စိစစ်တင်ပြရပါမယ်။ လအလိုက် ယာဉ်ယန္တရားစက်တွေ ပြင်တယ်၊ ကောင်းတယ်၊ ပျက်တယ်။ ဒါတွေကိုပဲ စနစ်တကျဖော်ပြရပါတယ်။ နောက်တစ်ခုက နိုင်ငံခြားမှတင်သွင်းမယ့်ကတ္တရာတွေ၊ ပြည်တွင်းမှာဝယ်ယူမယ့်ကတ္တရာတွေရဲ့အစီအစဉ်များကို ပြောရပါမယ်။ B.O.T လမ်းတိုင်းမှာ သတ်မှတ်ထားတဲ့စံချိန်စံညွှန်းများအတိုင်း ဆောက်လုပ်ပြီးမှသာလျှင် B.O.T နှုန်းထားဖြင့် ဂိတ်များကို လွှဲပြောင်းပေးမှာဖြစ်ပါတယ်။ တည်ဆောက်ဆဲကာလမှာ ဂိတ်များကို လွှဲပြောင်းမပေးပါဘူး။ ဌာနက သတ်မှတ်ထားတဲ့နှုန်းထားနဲ့ ကောက်ခံရပါတယ်။

လမ်းဦးစီးဌာနမှ အထူးတာဝန်ပေးတဲ့ အထူးစိစစ်ရေးအဖွဲ့များ စစ်ဆေးခြင်း၊ အကြံပြုခြင်း၊ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းကို လက်ခံရမယ့်အပြင် B.O.T က ခက်ခဲရင်လည်း ပြန်လည်တင်ပြမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ အခုဖော်ပြမယ့် (၁၉)ချက်ကတော့ အဆိုနှင့်တိုက်ရိုက်ပတ်သက်ပါတယ်။ သက်ဆိုင်ရာနယ်မြေ အတွင်းမှာရှိတဲ့ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့မှ ဆက်လက်တာဝန်ပေးရန်မသင့်ကြောင်း၊ အကြောင်းကြားရာတွင်လည်းကောင်း၊ စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်းမဆောင်ရွက်နိုင်ရင် သော်လည်းကောင်း၊ အချိန်မီဆောင်ရွက်ခြင်းမပြုနိုင်ရင်သော်လည်းကောင်း ဘုတ်အဖွဲ့ဖြင့်စစ်ဆေးပြီး တော့ ပြန်လည်သိမ်းယူနိုင်ခွင့်ရှိပါတယ်။ ဒီလိုသိမ်းယူတဲ့အခါမှာ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက စီမံခန့်ခွဲရေးကော်မတီရဲ့ဆုံးဖြတ်ချက်ဖြင့် ပြန်လည်သိမ်းယူခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီလိုသိမ်းယူခြင်း အားဖြင့် ဖြစ်ပေါ်လာမယ့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုလည်း ပြန်လည်တောင်းခံခွင့်ရှိမည်မဟုတ်ပါဘူး။ ဒီအချက်အလက်တွေဟာ B.O.T စနစ်နဲ့ ဆောက်လုပ်တဲ့ကုမ္ပဏီများကို ကျွန်တော်တို့ထိန်းချုပ်မယ့် အချက်များဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့ဆောင်ရွက်နေဆဲ နိုင်ငံတစ်ဝန်းက လမ်းများအနက် အလျဉ်းသင့်ပြီးတော့ ကျွန်တော်ရဲ့စဉ်ကူးမဲဆန္ဒနယ်မှ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေတဲ့ B.O.T ကုမ္ပဏီနှစ်ခု ဖြစ်တဲ့ သန္တိသစ္စာနှင့် ဆုထူးပန်ကုမ္ပဏီအကြောင်းကို အနည်းငယ်ဖော်ပြလိုပါတယ်။ အကြမ်းအားဖြင့် ကျွန်တော်တို့စဉ်ကူးမြို့နယ်ဟာ မန္တလေး-မိုးကုတ်လမ်း မိုင်တိုင် ၁၅၀ ကျော်လမ်းပေါ်မှာရှိပါတယ်။ အဲဒီအထဲမှာဆိုလို့ရှိရင်တော့ မတ္တရာပါမယ်။ စဉ်ကူးပါမယ်။ သပိတ်ကျင်းပါပါတယ်။ အဲဒီတော့ သန္တိသစ္စာ ဒီရက်ပိုင်းမှာ မိုင်ပေါင်း ၄၀ ကျော်နှင့် ဆုထူးပန်ဟာဆိုလို့ရှိရင် သူလည်းမိုင်ပေါင်း ၄၀ ကျော် ဆိုရင် စုစုပေါင်း မိုင် ၈၀ ကျော်တွေကို သူတို့ဟာ ၂၀၀၉ ခုနှစ်မှာ လက်ခံရရှိဆောင်ရွက်နေတာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီကုမ္ပဏီနှစ်ခုဟာ ရှစ်နှစ်၊ ကိုးနှစ်ပတ်ဝန်းကျင်ရှိသော်လည်း လမ်းတွေရဲ့အခြေအနေဟာ ယနေ့တိုင် တိုးတက်ခြင်းမရှိဘဲနဲ့ ကောက်ခံမှုနေရာမှာတော့ စည်းကမ်းတကျကောက်ခံမှုမရှိတာကို လည်းတွေ့ရပါတယ်။ အဲဒီလို လမ်းတွေကို စနစ်တကျမကောက်ခံတဲ့အပြင် AADT လို့ခေါ်တဲ့ Annual Average Daily Traffic အရလည်းပဲ ကျွန်တော်တို့စဉ်ကူးမြို့နယ်မှာ တည်ဆောက်နေတဲ့

လမ်းတွေကိုပြန်ကြည့်မယ်ဆိုရင် ရှစ်နှစ်၊ ကိုးနှစ်ပတ်ဝန်းကျင်ရှိသော်လည်း ၂၀၁၆ ခုနှစ်က စစ်တမ်းများအရ ကြည့်တဲ့အခါမှာ ဖြတ်သန်းသွားတဲ့ယာဉ်အစီးရေဟာ ၂၃၈၉ စီးဖြစ်တယ်။ သူ့ရဲ့ AADT အရ ကြည့်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် လမ်းဟာ ဒီအချိန်မှာ ၄၈ ပေ ဖြစ်ရမယ့်အစား ၁၈ ပေပင်မပြည့်မီသော အရည်အချင်းမရှိတဲ့လမ်းကို ကျွန်တော်တို့ပြည်သူတွေ သုံးစွဲနေရတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီ ၁၀ နှစ်ပတ်ဝန်းကျင်မှာ ဒီနှစ်ခုဟာ ဒီလိုဖြစ်ရတဲ့ အကြောင်းရင်းကတော့ သူတို့က လမ်းပြင်ခြင်းနှင့် လမ်းဖာခြင်းအလုပ်တွေနဲ့ပဲ အချိန်ကုန်ခဲ့တာပဲ ဖြစ်ပါတယ်။

ကောက်ခံတဲ့အပိုင်းမှာလည်းပဲ စနစ်တကျမရှိတဲ့အကြောင်းကို အလျဉ်းသင့်လို့ ဖော်ပြရမယ်ဆိုရင် ဆုထူးပန်ကုမ္ပဏီရဲ့ စဉ်ကူးလမ်းအပိုင်းမှာ ကောက်ခံတာဟာ လမ်းနှင့်ကောက်ခံတဲ့ဂိတ်နှင့် တံတားဟာ လေးမိုင်ကျော်မှာ ရှိနေပါတယ်။ အဲဒီလေးမိုင်ကျော်ကို နှစ်ပေါင်းကိုးနှစ်ကြာ ယနေ့တိုင် ကောက်ခံလျက်လည်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ဖြတ်သန်းခြင်းမရှိတဲ့ယာဉ်များမှာ တံတားခပေးနေရတဲ့အတွက် ပြည်သူများဟာ အခုအချိန်မှာ မကျေနပ်မှုများမြင့်တက်နေတဲ့အတွက် ကျွန်တော်တို့က ဒီကိစ္စကိုဆောင်ရွက်တဲ့အခါမှာတော့ အခုမှ ပြောင်းရွှေ့မယ့်အနေအထားမျိုး ရှိနေပါလိမ့်မယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ သူတို့ရဲ့စာချုပ်ကလည်း နှစ် ၄၀ ကျော်ဖြစ်နေတဲ့အတွက် ဒီအတိုင်းသာသွားမယ်ဆိုရင်တော့ ဒီလိုနဲ့ Infrastructure ဖြစ်တဲ့ လမ်းကွန်ရက်ကြီးဟာ အခြေအနေမကောင်းမယ့်အပြင် ဒီအတိုင်းသာဆက်သွားမယ်ဆိုလို့ရှိရင်တော့ ကျွန်တော်တို့ဟာ နိုင်ငံအကျိုး၊ ပြည်သူ့အကျိုးကို မျှော်ကိုးပြီးတော့ ဆောင်ရွက်ရာမရောက်မှာဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံအပ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မင်းဘူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းဝင်း ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဝင်းဝင်း(မင်းဘူးမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စု ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့်ပြည့်စုံကြပါစေလို့ ရှေးဦးပဏာမ မေတ္တာများ ပို့သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ မင်းဘူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝင်းဝင်း ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးကျော်ဆွေဝင်း တင်သွင်းသွားတဲ့အဆိုနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ ဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံတွေမှာ အဆောက်အဦများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေဖို့အတွက် B.O.T (Build, Operate and Transfer) စနစ်အပါအဝင် စနစ်အမျိုးမျိုးနဲ့လုပ်ကိုင်နေပြီး အစိုးရပိုင်း မြေပေါ်မှာလုပ်ကိုင်ရတဲ့အတွက် တိကျသေချာတဲ့စည်းမျဉ်းတွေ၊ စည်းကမ်းတွေနဲ့ ကန့်သတ်ချက်အများအပြား ထည့်သွင်းကာ စာချုပ်ချုပ်ဆိုကြကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါတယ်။ B.O.T ဟာ PPP ဆိုတဲ့ Private-Public Partnership ရဲ့ လုပ်ငန်းစဉ်ထဲကတစ်ခုပဲဖြစ်ပါတယ်။ အမှန်တော့ PPP သည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပုံစံတစ်ခုဖြစ်ပြီး အစိုးရအနေနဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန်လိုအပ်နေသော်လည်း အရင်းအနှီး မလုံလောက်တဲ့အခါ ဆောင်ရွက်ရတဲ့စနစ်တစ်ခုပဲဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point အသုံးပြုခွင့်ပြုပါရန် တောင်းခံအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ B.O.T စနစ်နဲ့ လုပ်ကိုင်သူတွေက နိုင်ငံတော်ကို အခွန်ပေးဆောင်ရမယ့်သတ်မှတ်ချက်များရှိပါတယ်။ ဒီအချက်အလက်ချက်က Power Point မှာ

တင်ပြထားတဲ့အတိုင်း စတင်ကောက်ခံတဲ့ပထမသုံးနှစ်တာကာလအတွင်း နိုင်ငံတော်ကို အခွန် ပေးဆောင်ခြင်း ကင်းလွတ်ခွင့်ပြုထားပါတယ်။ ဒုတိယတစ်ချက်အနေနဲ့ ပထမ ၁၀ နှစ်တာကာလမှာ ငါးရာခိုင်နှုန်းပဲပေးသွင်းရမှာဖြစ်ပြီး ဒုတိယ ၁၀ နှစ်ကိုတော့ ၁၀ ရာခိုင်နှုန်းပေးသွင်းရမှာဖြစ်ပါတယ်။ နောက်တတိယ ၁၀ နှစ်ကိုတော့ ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းပေးသွင်းရမှာဖြစ်ပြီး နောက်ဆုံးငါးနှစ်ကို ၂၀ ရာခိုင်နှုန်း ပေးသွင်းရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ကျန်တဲ့ငါးနှစ်က ၃၅ ငါးနှစ်ကျော်ကာလအတွက်ကတော့ အချိန်တိုးမြှင့်ဖို့ တင်ပြတဲ့အချိန်မှာ နိုင်ငံတော်က သတ်မှတ်ထားတဲ့ နှုန်းထားအတိုင်းပေးသွင်းရန် ဆိုပြီးတော့ သတ်မှတ်ထားတာဖြစ်ပါတယ်။ နှစ် ၄၀ ပြည့်ပြီးနောက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ဖို့အတွက် ကောက်ခံတဲ့သက်တမ်းကာလတိုးမယ်ဆိုလို့ရှိရင် ငါးနှစ်၊ ငါးနှစ် သုံးကြိမ်သက်တမ်းတိုးမြှင့်ခွင့် ပြုထားတာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ကျွန်တော်တို့ B.O.T စနစ်လုပ်ကိုင်ခွင့်ရတဲ့သူတွေက စတင်ကောက်ခံတဲ့ပထမနှစ်မှ သက်တမ်းသုံးကြိမ်တိုးတဲ့အထိဆိုလို့ရှိရင် လူသက်တမ်းသမျှ နီးပါး ရှိနေတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ တချို့လုပ်ကိုင်ခွင့်ရတဲ့ကုမ္ပဏီတွေကတော့ စတင် ကောက်ခံတဲ့ ပထမသုံးနှစ်တာကာလမှာ လမ်းတွေကိုပြုပြင်ခြင်းမရှိဘဲနဲ့ လမ်းအသုံးပြုခွင့်တွေကို ကောက်ခံနေပြီးတော့ အကျိုးခံစားနေရတာကိုလည်း တွေ့ရှိရပါတယ်။

ဒါ ကျွန်တော်တို့ မကွေးတိုင်းဒေသကြီးမှာဆိုလို့ရှိရင် မကွေး-မင်းဘူး-ပွင့်ဖြူ-စလင်း-သညောင် လမ်းအပိုင်းကို ကောင်းမွန်ကုမ္ပဏီကနေပြီးတော့ B.O.T စနစ်နဲ့ လုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိပြီးတော့ ၂၀၀၉ ခုနှစ် ကတိုင် စတင်လုပ်ကိုင်ခဲ့ပါတယ်။ ဒါ ၂၀၁၃ ခုနှစ်မှာ စီးပွားဖြစ်အနေနဲ့ နှစ် ၄၀ လုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိပြီး တော့ သက်တမ်းတိုးမယ်။ သုံးနှစ်၊ သုံးနှစ် သုံးကြိမ်တိုးမယ်ဆိုလို့ရှိရင် ၅၅ နှစ်အထိ လုပ်ကိုင်ခွင့်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလမ်းအပိုင်းကတော့ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်မယ့်လမ်းအပိုင်းမှာပါတဲ့ နွားကူးချောင်းမှာ ပြုပြင်နေတဲ့အပိုင်းပဲဖြစ်ပါတယ်။ ပထမနှစ်တွေမှာတော့ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ခြင်းမရှိဘဲနဲ့ ကျွန်တော်တို့ အစိုးရသစ်လက်ထက်မှာ မပြင်လို့မဖြစ်တော့ဘူးဆိုတဲ့အနေအထားမှာ ပြုပြင်နေတဲ့အပိုင်းတွေ တွေ့ရှိရတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ နွားကူးချောင်းတံတားဆောင်ရွက်နေခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒီတံတား ဆောင်ရွက်နေတာဟာ နှစ်နှစ်ကာလလောက်ရှိပါပြီ။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ကျွန်တော်တို့က ဆောင်ရွက်တဲ့ အခါမှာလည်း ပြုပြင်ခြင်းဆောင်ရွက်တဲ့အခါမှာလည်း သတ်မှတ်ထားတဲ့ကာလတွေမှာ ပြီးဖို့အတွက် ဆောင်ရွက်ပေးဖို့ လိုအပ်လာပါတယ်။ ဒါကတော့ Toll Gate ပဲဖြစ်ပါတယ်။ မင်းဘူးကနေ ပွင့်ဖြူ ဘက်ထွက်တဲ့အတွက်မှာ Toll Gate နဲ့ ကောက်ခံခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒါက ကောက်ခံမယ့်နှုန်းထားတွေ ကို ပြသထားခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ အဲဒီလိုနှုန်းထားတွေနဲ့သတ်မှတ်ပြီးတော့ ကောက်ခံထား သော်လည်းပဲ ကျွန်တော်တို့ ဒေသခံပြည်သူတွေနဲ့ နစ်နာတာတွေ တွေ့နေရပါတယ်။ ဘာဖြစ်လို့လဲ ဆိုလို့ရှိရင် မင်းဘူးမြို့ကနေ စကုဘက်ကိုအထွက် မင်းဘူးမြို့ကနေပြီးတော့ နှစ်မိုင်သုံးမိုင်လောက် ဝေးတဲ့ရွာတွေကို သွားတဲ့အခါမှာ ဒီ Toll Gate ကိုဖြတ်ပြီးတော့ သွားရတာရှိပါတယ်။ လမ်းအဆုံး အထိ သွားတာမဟုတ်ဘဲနဲ့ Toll Gate နဲ့နီးတဲ့ ဇရပ်ကြီးတို့၊ အလံပါယ်တို့ နေရာလောက်ကို သွားတာ ပဲဖြစ်ဖြစ်၊ မြို့ထဲကနေပြီးတော့ မြို့ပြင်ကိုသွားပြီး Toll Gate ကိုဖြတ်ပြီးတော့ ဆီဆိုင်ကို ဆီသွားထည့် တာပဲဖြစ်ဖြစ် သတ်မှတ်ထားတဲ့နှုန်းထား မိုင်အရှည်အတိုင်းပဲ ကျွန်တော်တို့ ပေးနေရတာတွေ တွေ့နေရပါတယ်။ ဒါတွေကို ဒေသခံပြည်သူတွေအနေနဲ့ အခက်အခဲကြုံတွေ့နေရလို့ ဒါတွေကို ပြုပြင် ပြောင်းလဲဖို့လိုအပ်တယ်ဆိုပြီးတော့ တင်ပြနေတာတွေလည်း ကျွန်တော်တို့ ကြားသိနေရပါတယ်။

ဒါကြောင့်မို့လို့ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ တင်ပြလိုတာက အဆိုရှင်တင်ပြသွားသလို စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်း စည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြခြင်းရှိ/မရှိ သိရှိနိုင်ဖို့အရေး တိုင်းဒေသကြီး၊ ခရိုင်၊ မြို့နယ်ရုံးမှာ တာဝန်ရှိတဲ့သူတွေထဲမှာ ဒီစာချုပ်တွေနဲ့ပတ်သက်ပြီးတော့ မိတ္တူတွေပေးထားဖို့ လိုအပ်ပါတယ်။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုလို့ရှိရင် သတ်မှတ်ထားတဲ့စည်းကမ်းတွေ၊ ဘာတွေဆိုတာ ဒေသခံမှာ ရှိတဲ့ မြို့နယ်အဆင့်၊ ခရိုင်အဆင့်၊ တာဝန်ရှိသူတွေက သိနေမှ ပိုမိုအဆင်ပြေနေမှာဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ မြို့နယ်မှာဆိုလို့ရှိရင် B.O.T လမ်းနဲ့ပတ်သက်တဲ့ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းတွေသိသလားလို့ မေးလိုက်တဲ့အခါမှာ ဒီစာချုပ်တွေက ရုံးချုပ်မှာပဲရှိတဲ့အတွက် အသေးစိတ်မသိပါဘူးလို့ ပြန်လည် ဖြေကြားတာတွေ့ရပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ လမ်းအသုံးပြုခွင့်ကို ကောက်ခံတဲ့နေရာမှာလည်း ဒေသခံပြည်သူများမနစ်နာစေရေး၊ သတ်မှတ်နှုန်းထားများအတိုင်းကောက်ခံစေရေး ဆောင်ရွက်သင့် ပါကြောင်းနှင့် အဆိုရှင်ရဲ့အဆိုအား အလေးအနက်ထောက်ခံပါကြောင်း တင်ပြရင်း နိဂုံးချုပ်အပ်ပါ တယ်ခင်ဗျား။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ ။ တုံတေးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမြင့်လွင် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးမြင့်လွင်(တုံတေးမဲဆန္ဒနယ်) ။ အားလုံးမင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ ရန်ကုန် တိုင်းဒေသကြီး၊ တုံတေးမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးမြင့်လွင် ဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားအပ်ပါတဲ့ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မြို့မှာနေတဲ့ပြည်သူတစ်ယောက်က မနက်အိပ်ယာထ မျက်နှာသစ်ပြီးတော့ အိမ်ရှေ့ထွက်လာတာနဲ့ စည်ပင်နဲ့တွေ့ပါတယ်။ ကျွန်တော် ဆိုလိုတာက စည်ပင် တွေခင်းထားတဲ့လမ်းတွေ၊ ပလက်ဖောင်းတွေနဲ့ စတွေ့တာပါ။ တောမှာနေတဲ့ ပြည်သူတွေကလည်း မိုးလင်းလို့ အိမ်ပြင်ထွက်တာနဲ့ ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဦးစီးဌာန၊ လမ်းတံတားဦးစီးဌာနနဲ့ တွေ့တာပါပဲ။ အဲဒီတော့ သူတို့တွေက အဝေးသွားဖို့ ကားပေါ်တက်ပြီဆိုတာနဲ့ B.O.T နဲ့ တွေ့တော့တာပါ။ အဲဒီတော့ ပြည်သူတွေက သူတို့သွားတဲ့လမ်းတွေ၊ သူတို့ ကားနဲ့စီးသွားတဲ့လမ်းတွေမှာ တွေ့လို့ အဆင်မပြေဘူး။ ဘဝင်မကျတာတွေတွေ့လို့ရှိရင် ဒီပြည်သူလူထုအများစုကြီးက အဲဒီစည်ပင်တွေ၊ ကျေးလက်တွေ၊ B.O.T တွေကို အများစုကြီးက သိကြတာမဟုတ်ပါဘူး။ ကျွန်တော်တို့ အစိုးရ၊ ကျွန်တော်တို့ လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်တွေကိုပဲ အပြစ်ပြောကြတာပါပဲ။ လက်သန်းဖြတ်ပစ်ချင်တယ်။ ဘာညာ။ ဒီလိုတွေပဲ ပြောကြတာပါ။ အဲဒီတော့ B.O.T ကုမ္ပဏီတွေရဲ့ ကျွန်တော်ဆိုလိုတာကတော့ B.O.T ကုမ္ပဏီတွေရဲ့ လုပ်ဆောင်ချက်က ကျွန်တော်တို့ နိုင်ငံတော်အစိုးရအပေါ် သက်ရောက်မှုဘယ်လောက်ကြီးတယ် ဆိုတာကို ဖော်ပြချင်လို့ ဒါ ပြောတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံက အားလုံးသိတဲ့ အတိုင်းပဲ ရုန်းထနေရတဲ့နိုင်ငံဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ အခြေခံအဆောက်အအုံတွေက လည်း အများကြီးလိုအပ်နေပါတယ်။ ဒီလိုအပ်တာကို အစိုးရတစ်ခုတည်းကနေပြီးတော့ ဘယ်လိုမှ ဖေးမထောက်ကူပေးလို့ မရနိုင်ပါဘူး။ ဒါကြောင့်မို့လို့ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်တွေ၊ ကုမ္ပဏီ ကြီးတွေနဲ့ လုပ်ကိုင်ကြရပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်ကိုင်ကြရပါတယ်။ အဲဒီတော့ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်ကိုင် တဲ့ကုမ္ပဏီကြီးတွေက သူတို့မှာ Political will နိုင်ငံရေးခံယူချက်လည်းရှိဖို့ လိုအပ်ပါတယ်။ နိုင်ငံအသစ်တည်ဆောက်နေတာဖြစ်တယ်။ ငါတို့ဟာ ငါတို့တိုင်းပြည်ကို ကူညီတည်ဆောက်နေတာ ဖြစ်တယ် ဆိုတဲ့စိတ်ဓာတ်နဲ့လည်း လုပ်ဖို့ လိုပါတယ်။

တကယ်တော့လမ်းတံတားတွေဆောက်တာ၊ ရေတွင်း၊ ရေကန်တွေ၊ ကျောင်း၊ ဇရပ်တွေပြုပြင် တယ်ဆိုတာ ဒါ အင်မတန်ကုသိုလ်ကြီးတဲ့အလုပ်ပါ။ ကျွန်တော်တို့ ဗုဒ္ဓဝင်မှာလည်း မာဃလူလင်ဆိုရင် ဒီလိုအလုပ်တွေလုပ်တဲ့အခါ အားလုံးသိတဲ့အတိုင်းပါပဲ။ ကုန်းချောလို့ ဘုရင်ကနေပြီးတော့ ဆင်နင်း သတ်ဖို့ ခိုင်းတဲ့အခါမှာ ဆင်ကတောင်မှ ရှောင်ပြီးတော့သွားတယ်။ နောက်ပြီးတော့ သူတို့ သေလွန်တဲ့ အခါမှာလည်း တာဝတိံသာနတ်ပြည်ရောက်ပြီးတော့ သိကြားမင်းဖြစ်သွားတာပါ။ တကယ်တော့ B.O.T ကုမ္ပဏီတွေကို ကျွန်တော်က အဲဒီလိုဖြစ်စေချင်ပါတယ်။ ဆင်နင်းသတ်တဲ့အန္တရာယ်ကလည်း ကင်းစေချင်ပါတယ်။ သေလွန်တဲ့အခါမှာလည်း နတ်ပြည်ကို သိကြားမင်းအနေနဲ့ ရောက်စေချင်ပါ တယ်။ သို့သော် ကျွန်တော့်ရဲ့အတွေ့အကြုံအရ ကျွန်တော့်ရဲ့မြို့နယ်မှာ B.O.T လုပ်နေတဲ့လမ်း ၂၉ မိုင် ရှိပါတယ်။ ဒီလမ်းတွေကို ကျွန်တော် အမြဲတမ်းဖြတ်သန်းသွားလာနေရပါတယ်။ ကျွန်တော် ကြုံကြုံ က် တဲ့အခါမှာ ဆင်းပြီးတော့ ကျွန်တော် လေ့လာစစ်ဆေးတဲ့အခါမှာ ကျွန်တော်တို့ B.O.T ကုမ္ပဏီ။ ကျွန်တော်တို့ မြို့နယ်မှာလုပ်နေတဲ့ B.O.T ကုမ္ပဏီတင်မဟုတ်ပါဘူး။ အခြားသော ကျွန်တော် မြန်မာ ပြည်အနှံ့သွားတဲ့အခါမှာလည်း အခြားသောလမ်းတွေမှာလည်း အခုနကကိုယ်စားလှယ်ကြီးတွေ တင်ပြသွားတဲ့အတိုင်းပဲ တော်တော်ဆိုးဆိုးရွာရွာဖြစ်နေတာတွေ တွေ့ရပါတယ်။ အဲဒီတော့ အခုနက ပြောတဲ့အတိုင်း ကျွန်တော်တို့က Win-Win ကုမ္ပဏီလည်း စီးပွားရေးအကျိုးအမြတ်ရမယ်။ ပြည်သူ တွေလည်း စိတ်ချမ်းသာမယ်။ ကျွန်တော်တို့အစိုးရလည်း ပုံရိပ်ကောင်းမယ်ဆိုတဲ့ Win-Win Policy ကို ကျွန်တော်တို့က သွားဖို့ မျှော်လင့်ပါတယ်။ သို့သော် အခု ကျွန်တော် တွေ့နေရတဲ့အခြေအနေကတော့ Win-Win မဟုတ်ဘဲနဲ့ Win-Lose ပေါ့။ ကုမ္ပဏီကြီးတွေကတော့ Win ဖြစ်နေတယ်။ ကျွန်တော်တို့ အစိုးရနဲ့ပြည်သူတွေကတော့ Lose ဖြစ်နေတယ်။ အဲဒီအနေအထားမျိုး ကျွန်တော်တို့ တွေ့နေရပါ တယ်။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော် ဒီမှာ အခုနကလည်း ကိုယ်စားလှယ်တော်တော်များများက တင်ပြသွားပြီး ပါပြီ။ ဒီမှာ စာချုပ်တွေရှိပါတယ်။ ဒီစာချုပ်တွေမှာတဲ့အချက်အလက်တွေက တော်တော်များများရှိပါ တယ်။ ရှေ့မှာ အကုန်လုံး အချိန်ညွှတ်တဲ့အနေနဲ့ ကျွန်တော်လည်း မပြောပြတော့မပါဘူး။ အသေးစိတ် တချို့ဟာတွေ ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင် လေ့လာကြည့်တဲ့အခါမှာ အခုနက ကိုယ်စားလှယ်တစ်ယောက် တင်ပြသွားတာရှိပါတယ်။ ပျမ်းမျှ တစ်နေ့ ယာဉ်စီးရေ ၅၀၀ ကျော်လို့ရှိရင် ၁၈ ပေအကျယ်ကနေ ၂၄ ပေ ဖောက်ပေးရမယ်။ လှိုင်သာယာ-တွံတေးကိုသွားတဲ့လမ်းဆိုလို့ရှိရင် တစ်နေ့ကို ပျမ်းမျှအစီးရေက ၅၀၀ မကတော့ပါဘူး။ နှစ်တွေလည်း တော်တော်ကြာနေပါပြီ ၂၀၁၀ ခုနှစ်လောက်ကတည်းကစပြီးတော့ လုပ်နေတာ။ အဲဒီတော့ ဒါကလည်း အခုအထိကို ၂၄ ပေပြည့်ပြည့် ကောင်းကောင်းမရှိသေးပါဘူး။ ၄၈ ပေဆိုတာကတော့ အဝေးကြီးလိုပါသေးတယ်။

နောက်တစ်ခါ လမ်းတံတားအသုံးပြုခကောက်ခံရန်တည်ဆောက်ထားတဲ့ ဂိတ်အဝင်/အထွက် နေရာတွေက အနည်းဆုံးလေးလမ်းသွားအဆင့်မီဖြစ်ရမယ်လို့ စာချုပ်ထဲမှာပါပါတယ်။ ဒါကလည်း လေးလမ်းသွားမဟုတ်ပါတွေက အများကြီးပါပဲ။ ကျွန်တော် ဒါ Power Point နဲ့ ပြရင် အချိန်ကျော်လွန် သွားမှာဖြစ်တဲ့အတွက် မပြလိုတာပါ။ တကယ်တော့ သေသေချာချာဆင်းကြည့်တဲ့အခါမှာ လေးလမ်းသွားအနေအထားလည်းမရှိပါဘူး။ တစ်ခါ နောက်တစ်ခုကတော့ အဆိုးဆုံးကတော့ ပျက်ကွက်မှုကြောင့် အချိန်အတိုင်းမပြီးဘူးဆိုလို့ရှိရင် ရက်လွန်ဒဏ်ကြေးအဖြစ် တစ်ရက်လျှင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသည့် စီမံကိန်းတန်ဖိုးစုစုပေါင်း မြန်မာငွေ + US Dollar ရဲ့ 0.1 Percent ကို သူတို့က ဒဏ်ကြေးအဖြစ်နဲ့ ပေးဆောင်ရမယ်။ ဒီလိုလည်းပါတာပါတယ်။ တကယ်လို့များ ဒါကို တိတိကျကျ

ဝန်ကြီးဌာနကစစ်ဆေးပြီးတော့ ဒါကိုဒဏ်ကြေးကောက်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ဒဏ်ကြေးကို မနည်းဘူး ဆောင်ရမှာပါ။ သို့သော်လည်း ကျွန်တော်တို့ လေ့လာမှုအရ အဲဒီလိုဒဏ်ကြေးပေးဆောင်ရတယ် ဆိုတာလည်း ကျွန်တော်တို့ မသိရပါဘူး။ မတွေ့ရပါဘူး။ အဲဒီတော့ တကယ်တော့ ကျွန်တော်တို့ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ ဒီလမ်းတွေ၊ တံတားတွေကို B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်တယ်ဆိုတာ မဖြစ်မနေလုပ်ပေး ရမှာပါပဲ။ ဒီစနစ်က ကျွန်တော်တို့ တီထွင်ရမှာပဲ။ ဒီစနစ်က ကျွန်တော်တို့ သွားပေးရမှာပဲ။ သို့သော် ကုမ္ပဏီတွေကနေပြီးတော့ ဖိဖိစီးစီးမလုပ်တဲ့အခါ ကျွန်တော်တို့ဝန်ကြီးဌာနကနေပြီးတော့ ဥပဒေ အသက်ဝင်အောင် Enforce လုပ်ပေးရပါမယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ Enforce မလုပ်ပေးရင် ဥပဒေဆိုတဲ့ ဓားက အသွားတုံးနေမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို အတည်ပြုပေးပါရန် ကျွန်တော် အလေးအနက်ထောက်ခံတင်ပြအပ်ပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူး တင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ တပ်မတော်သားပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးရဲစိုး ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါ တယ်။

ဗိုလ်မှူးရဲစိုး(တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်)။ ။ အားလုံးမင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ တပ်မတော်သားပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးရဲစိုးဖြစ်ပါတယ်။ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးကျော်ဆွေဝင်း တင်သွင်းတဲ့အဆိုနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး အကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။ ဥက္ကဋ္ဌခင်ဗျား။ Public Private Partnership (PPP) ဆိုတာ ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းတွေနဲ့ အခြေခံအဆောက်အအုံတွေ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့အတွက် ပုဂ္ဂလိကနဲ့အစိုးရတို့ကြား တာဝန်ယူမှုနဲ့အကျိုးခံစားခွင့်တို့ကို ခွဲဝေသတ်မှတ်ပြီး ရေရှည်စီမံကိန်းတွေအတွက် သဘောတူစာချုပ် ချုပ်ဆိုတာဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T (Build, Operate, Transfer) ဆိုတာ PPP ရဲ့လုပ်ငန်းစဉ်တွေထဲက တစ်ခုဖြစ်ပြီး အခြေခံအဆောက်အအုံတွေတည်ဆောက်ကာ ဝန်ဆောင်ခတောင်းခံပြီး သတ်မှတ်ခွင့်ပြု နှစ်ပြီးပါက နိုင်ငံတော်သို့ ပြန်လည်လွှဲပြောင်းပေးခြင်းကို B.O.T စနစ်လို့ခေါ်နိုင်ပါတယ်။ B.O.T စနစ် ကျင့်သုံးခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံတော်အစိုးရနဲ့ဝန်ကြီးဌာနရဲ့ အခြေခံအဆောက်အအုံတွေဆောက်လုပ်ရ မယ့်ကုန်ကျစရိတ်တွေသက်သာစေပြီး ၎င်းအသုံးစရိတ်တွေကို အခြားကဏ္ဍများမှာ သုံးစွဲနိုင်ခြင်း၊ အခြေခံအဆောက်အအုံတွေတည်ဆောက်ရာမှာ ပုဂ္ဂလိကအခန်းကဏ္ဍတွေပါဝင်လာစေခြင်း၊ ဘဏ္ဍာ ငွေပိုမိုသုံးစွဲခြင်းကို ကာကွယ်နိုင်ခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍကို စွန့်စားမှု (Risk) များ လွှဲပြောင်းပေးနိုင်ခြင်း၊ အခြေခံအဆောက်အအုံတွေရဲ့ စီးပွားရေးအလားအလာကို ပိုမိုသိရှိနားလည်စေခြင်း စတဲ့ အကျိုးကျေးဇူးတွေရရှိနိုင်ပါတယ်။ B.O.T စနစ်ကို မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံပေါင်းများစွာမှာ ကျင့်သုံးလျက် ရှိပြီး ကျင့်သုံးလျက်ရှိတဲ့နိုင်ငံအချို့ကို Power Point နဲ့တင်ပြထားပါတယ်။ မြန်မာနိုင်ငံမှာ ၁၉၉၆ ခုနှစ်နောက်ပိုင်း ပုဂ္ဂလိကရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေကိုဖိတ်ခေါ်ပြီး B.O.T စနစ်ကို စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ လက်ရှိမှာ လမ်းမကြီးပေါင်း ၆၁ လမ်း၊ လမ်းအရှည် ၃၀၂၅ မိုင်ကို ပုဂ္ဂလိက ကုမ္ပဏီ ၂၅ ခုက စာချုပ် ချုပ်ဆိုထားပြီး စာချုပ်သက်တမ်းတွေကတော့ နှစ် ၄၀ ကနေ ၄၅ နှစ်ထိ ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့ဆောင်ရွက်ဖို့ မူဝါဒ ၂၁ ချက်ချမှတ်ထားပြီး ပြည့်စုံပါက မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်သို့တင်ပြ၍ ခွင့်ပြုချက်ရမှ ရှေ့နေချုပ်ရုံးကစိစစ်ထားတဲ့ ပဋိညာဉ်စာချုပ်ကို ဝန်ကြီးဌာနနဲ့ ကုမ္ပဏီတို့ကချုပ်ဆိုတယ်လို့သိရပြီး B.O.T စာချုပ်မှာပါဝင်တဲ့

အချက်တွေကတော့ တင်ပြထားတဲ့အတိုင်းဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T စနစ်အတွက် သီးသန့်ပြဌာန်းထားတဲ့ ဥပဒေမရှိဘဲ ဝန်ကြီးဌာနနဲ့ သက်ဆိုင်ရာကုမ္ပဏီတွေကြားမှာ သဘောတူစာချုပ်သဘောတူချုပ်ဆိုခဲ့တဲ့ အတွက် ကုမ္ပဏီတွေရဲ့စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းလိုက်နာမှုနဲ့ ဌာနရဲ့စစ်ဆေးကြပ်မတ်မှုအပိုင်းတွေမှာ အားနည်းခဲ့ရပြီး ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနည်းပါးခဲ့ကြောင်း တွေ့ရပါတယ်။ ဒါ့အပြင် B.O.T စနစ်နဲ့ ဆောင်ရွက်မယ့်ကုမ္ပဏီတွေနဲ့ နှစ်အလိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမယ့် အစီအစဉ်အသေးစိတ်တွေကို တင်ပြနိုင် မှုနှင့် စိစစ်နိုင်မှုတွေအားနည်းခဲ့တာကြောင့် ရေရှည်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအစဉ်တွေအားနည်းပြီး လမ်းတွေကို ရှိရမယ့်အဆင့်အတန်းရောက်အောင် မဆောင်ရွက်နိုင်တာလည်း ဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့ ဆောင်ရွက်တဲ့လမ်းပိုင်းတွေမှာ ကာလတိုအတွင်းအရင်းကျပြီး အမြတ်အစွန်းရတဲ့ လမ်းပိုင်း တွေရှိသလို ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် နိုင်ငံတော်က တာဝန်ပေးလို့ဆောင်ရွက်ခဲ့ရမယ့်လမ်းပိုင်းတွေ လည်း ရှိခဲ့ပါတယ်။ လမ်းပြပြင်ထိန်းသိမ်းရန်အတွက် ကောက်ခံရရှိတဲ့လမ်းအသုံးပြုခအပေါ် မှီခိုဆောင်ရွက်နေကြရတဲ့အတွက် နေ့စဉ်ဖြတ်သန်း သောယာဉ်စီးရေများထက် B.O.T လမ်းပိုင်း တွေသာ ထိန်းသိမ်းရန်နှင့်အဆင့်မြှင့်တင်ရန်လိုအပ်တဲ့ ကုန်ကျငွေတွေရရှိရပ်တည်နိုင်လို့ ကုမ္ပဏီ အနည်းစုသာ လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းဆောင်ရွက်နိုင်ပြီး အများစုကတော့ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းတာ လောက်ပဲ လုပ်နိုင်ကြတာတွေ့ရပါတယ်။ အချို့လမ်းပိုင်းတွေဆိုရင် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုတောင် မလုပ်နိုင်တာကိုလည်း တွေ့ရပါတယ်။ တိုးတက်မှုရှိတယ်ဆိုတဲ့ လမ်းတွေတောင်လက်ရှိတိုးတက်လာတဲ့ ယာဉ်စီးရေနဲ့ လိုက်လျောညီထွေရှိစေမယ့်လမ်းအဖြစ် တည်ဆောက်နိုင်ခြင်းမရှိတာကိုလည်း တွေ့ရပါတယ်။ စစ်ဆေးမှု၊ ကြီးကြပ်မှုအပိုင်းတွေမှာ အားနည်းမှုတွေရှိခဲ့လို့ ဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ B.O.T Task Force တွေဖွဲ့စည်းပြီး လမ်းတွေအရည်အသွေးတိုးတက် အောင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း တွေ့ရပါတယ်။ အဆိုပါအဖွဲ့တွေရဲ့ ဖွဲ့စည်းမှုလုပ်ငန်းတာဝန် လုပ်ပိုင်ခွင့်တွေ၊ ကြီးကြပ်စစ်ဆေးမှု အခြေအနေတွေကိုလည်း အများသိအောင် ပွင့်လင်းမြင်သာစွာထုတ်ပြန်အသိပေးသင့်ပါတယ်။ B.O.T လမ်းပိုင်းတွေနဲ့ပတ်သက်လို့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်တွေ၊ ယခင်က မေးခွန်းတွေမေးမြန်းခဲ့ကြပေမဲ့ ဥပဒေပိုင်း၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းပိုင်း၊ ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုအပိုင်းမှာလိုအပ်ချက်တွေရှိနေဆဲဖြစ်ပြီး အထူးသဖြင့် ကြီးကြပ်မှုအပိုင်းကို ပိုမိုဆောင်ရွက်ဖို့ လိုအပ်လျက်ရှိပါတယ်။

ဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ မြန်မာနိုင်ငံ လမ်းကွန်ယက်စနစ်ကောင်းမွန်တိုးတက်စေဖို့အတွက် ရေတိုရေရှည်စီမံချက်တွေ ၂၀၃၀ ခုနှစ်အထိ ချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း Regulatory Body အဖြစ် ပြောင်းလဲဖို့ဆောင်ရွက်နေကြောင်း သိရပြီး၊ အဲဒီလိုဆောင်ရွက်ခြင်းကြောင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက် မှုတွေပိုမိုမြန်ဆန်လာမှာဖြစ်ပေမဲ့ ထိရောက်တဲ့ဥပဒေတွေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းတွေ၊ စည်းကမ်းသတ်မှတ် ချက်တွေလိုအပ်မှာဖြစ်သလို ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုအပိုင်းမှာလည်း ထိရောက်ဖို့လိုအပ်နေမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ အခုအချိန်မှာ နိုင်ငံတော်ရဲ့အခြေခံအဆောက်အအုံတွေ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ဆဲကာလ ဖြစ်ပြီး အစကောင်းမှ အနှောင်းသေချာမှာဖြစ်လို့ အားနည်းချက်တွေကို အမြန်ဆုံးပြင်ဆင်ဖို့၊ အားသာချက်တွေကို ပိုမိုအားကောင်းစေဖို့ လုပ်ဆောင်သွားရမှာဖြစ်ပါတယ်။ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ B.O.T စနစ်ဟာ အစိုးရနှင့်ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်တွေ အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြတာဖြစ်တဲ့အတွက် နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အကျိုးခံစားခွင့်ရှိစေရုံသာမက ပြည်သူတွေလည်း အကျိုးခံစားခွင့်ရရှိပြီး Win-Win Situation ဖြစ်ဖို့လိုအပ်မှာဖြစ်ပါတယ်။ လက်ရှိချုပ်ဆိုထားတဲ့ ပဋိညာဉ်စာချုပ်တွေကိုလည်း ခေတ်စနစ်နဲ့လျော်ညီအောင် ကျွမ်းကျင်သူပညာရှင်တွေရဲ့အကူအညီနဲ့ လေ့လာသုံးသပ်ပြီး

ပြင်ဆင်သင့်က ပြင်ဆင်ဖို့လိုအပ်မှာဖြစ်သလို B.O.T စနစ်နဲ့ လမ်း၊ တံတားစတဲ့အခြေခံ အဆောက်အအုံတွေကို အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရာမှာ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိစေရေးကို အလေးထားဆောင်ရွက်ရမှာဖြစ်ပြီး ခိုင်မာတဲ့ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနဲ့ထိန်းကျောင်းသွားရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့လည်း Regulatory Body အဖြစ် ရည်မှန်းဆောင်ရွက်နေတာဖြစ်တဲ့ အတွက် PPP စနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မယ်ဆိုရင် မူဝါဒပိုင်းတွေ၊ ဥပဒေနဲ့ လုပ်ထုံး လုပ်နည်းတွေ၊ အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်ခြင်းတွေ၊ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် နဲ့ ငွေကြေးဆိုင်ရာအရင်းအမြစ်တွေ၊ PPP စီမံကိန်းတွေအတွက် အစိုးရရဲ့ပံ့ပိုးမှုတွေ၊ PPP လုပ်ငန်းစဉ် တွေနဲ့ ဆက်စပ်တဲ့အကြောင်းအရာတွေအတွက် ဥပဒေပိုင်းဆိုင်ရာတွေကို ပွင့်လင်းမြင်သာစွာ ကြိုတင် ပြင်ဆင်ထားသင့်ကြောင်း အကြံပြုဆွေးနွေးအပ်ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ တပ်မတော်သားပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးဆွေမြင့်ဦးက ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဗိုလ်မှူးဆွေမြင့်ဦး(တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်)။ ။ အားလုံးပဲ မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ တပ်မတော်သားပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးဆွေမြင့်ဦး ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို အကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါ တယ်။ Power Point ဖြင့်တင်ပြခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အဆိုရှင်က လမ်းမကြီးများ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်ဆောင်တဲ့အခါမှာ စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာစေရေး စီမံ ခန့်ခွဲထိန်းချုပ်စေဖို့နဲ့ PPP စနစ်ကောင်းများပေါ်ထွန်းလာစေရေး နိုင်ငံတော်အစိုးရကိုတိုက်တွန်းထား ပါတယ်။ PPP ဖြင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၊ B.O.T စနစ်ဖြင့် လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်မှုစနစ်များဟာ နိုင်ငံရဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန်အရင်းအနှီးလိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်သလို ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍကိုလည်း အားပေးမြှင့်တင်ရာ ရောက်ပါတယ်။ ဒီစနစ်တွေကို နိုင်ငံတကာမှာလည်း ကျင့်သုံးနေကြတဲ့စနစ်များ ဖြစ်ကြပါတယ်။ သို့သော်လည်း တခြားသောနိုင်ငံများမှာ B.O.T စနစ်များနဲ့ အောင်မြင်မှုတွေရရှိနေ ပေမဲ့ မြန်မာနိုင်ငံမှာ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်ကိုင်တဲ့လမ်းများနဲ့ပတ်သက်လို့ လမ်းပြပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ လမ်းကြေးကောက်ခံခြင်းများမှာ အဆင်မပြေမှုများနဲ့ကြုံတွေ့နေရတာကို တွေ့နေရပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့ လမ်း၊ တံတားလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာမှာ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်(MIC)ရဲ့ ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ၊ ပြဌာန်းချက်များအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါတယ်။ လုပ်ငန်းရှင်ကုမ္ပဏီ များမှ B.O.T စနစ်ဖြင့် လမ်း၊ တံတားအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်လျှောက်ထားတဲ့ အခါ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ချမှတ်ထားတဲ့မူဝါဒ(၂၁)ချက်နှင့်ပြည့်စုံမှသာ B.O.T စနစ်ဖြင့် ဆောက်ရွက်ခွင့်ပြုပေးတာဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T လမ်းပိုင်းများကို ယခင်က ကြီးကြပ်မှုအားနည်းတဲ့ အတွက် ပြည်သူများရဲ့ ငြိုငြင်မှုများရှိခဲ့ကြောင်း သိရပါတယ်။ ဒါကြောင့် နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်း ဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ B.O.T Task Force ကိုဖွဲ့စည်းပြီး B.O.T လမ်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့အတွက် ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်းလည်း သိရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ B.O.T စနစ်ဖြင့်လုပ်ကိုင်ဖို့အတွက် MIC ရဲ့ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ၊ စည်းကမ်း ချက်များ၊ စစ်ဆေးရေးအဖွဲ့များရှိနေပေမဲ့ လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရရှိထားတဲ့ကုမ္ပဏီများအနေနဲ့ စာချုပ် ပါ စည်းကမ်းချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာမှုအားနည်းတာကို ပြန်လည်ဆန်းစစ်ဖို့လိုအပ်နေတယ်လို့

အကြံပြုလိုပါတယ်။ ဒါ့အပြင် B.O.T စာချုပ်များကိုလည်း ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိဖို့တိုက်တွန်းလိုပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ နောက်ပိုင်းမှာ လုပ်ငန်းများကို ကိုယ်တိုင်ဆောင်ရွက်တော့ဘဲ Regulatory Body ထိန်းသိမ်းကွပ်ကဲတဲ့အဖွဲ့ဖွဲ့စည်းပြီး လိုအပ်တဲ့စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများနှင့်အညီ နည်းပညာပိုင်းနှင့်အရည်အသွေးပိုင်းတွေ မှန်ကန်ပြည့်မီဖို့ ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်မယ်လို့ ဆိုပါတယ်။ ဒါဟာ ကောင်းမွန်တဲ့ရည်မှန်းချက်ဖြစ်ပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ အစိုးရလုပ်ငန်းများဖြစ်စေ၊ ပုဂ္ဂလိက လုပ်ငန်းများဖြစ်စေ၊ ဖက်စပ်လုပ်ငန်းများဖြစ်စေ၊ အငှားလုပ်ငန်းများဖြစ်စေ သတ်မှတ်ထားတဲ့ သို့မဟုတ် သဘောတူထားတဲ့ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်စေရေး ထိန်းသိမ်း ကြပ်မတ်ဖို့ကတော့ အထူးအရေးကြီးမယ်လို့တိုက်တွန်းလိုပါတယ်။ သို့မှသာ ဥပဒေစိုးမိုးမှုရှိမှာ ဖြစ်သလို ပြည်သူများရဲ့ယုံကြည်မှုကိုလည်း ရရှိပါလိမ့်မယ်။ PPP အစီအစဉ်ရဲ့ B.O.T စနစ်မှာ ရှိသင့် ရှိထိုက်တဲ့ တာဝန်ယူ၊ တာဝန်ခံမှုများမှာလည်း ဥပဒေမရှိသေးတာကြောင့် ပဋိညာဉ်စာချုပ်မချုပ်ဆို နိုင်ဘဲ သဘောတူစာချုပ်သာချုပ်ဆိုနိုင်ခဲ့ခြင်းကြောင့် အားနည်းချက်များရှိနေခဲ့ပါတယ်။

နိုင်ငံပိုင်အခြေခံအဆောက်အအုံများကို အသုံးချခွင့်လွှဲပြောင်းပေးခဲ့ရသော်လည်း စိစစ် ကြပ်မတ်မှုလိုအပ်ချက်တွေကြောင့် လမ်းပိုင်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုများအားနည်းခဲ့ရသလို အခကြေးငွေ ပေးပြီး လမ်းအသုံးပြုရတဲ့ပြည်သူတွေအတွက်လည်း မလိုလားအပ်တဲ့အခက်အခဲများကို ဖြစ်စေခဲ့ပါ တယ်။ ကုမ္ပဏီများရေရှည်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအခြေအနေမရှိခြင်းကြောင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံငွေအခက်အခဲ ဖြစ်ကာ လမ်းများရှိသင့်သည့်အဆင့်အတန်းရောက်ရန်မဆောင်ရွက်နိုင်တော့ဘဲနဲ့ လမ်းထိန်းသိမ်းရေး ရန်ပုံငွေ ကောက်ခံရရှိတဲ့ရန်ပုံငွေပေါ်မှီခိုနေကြရပါတယ်။ တင်ပြပါအခက်အခဲတွေဟာ လက်တွေ့ ဖြစ်နေဆဲအခြေအနေများပဲဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုအခြေအနေတွေကို ဖြေရှင်းဖို့ ဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ B.O.T Law ရေးဆွဲရေးကိုလည်း ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများနဲ့ ပေါင်းစပ်ရေးဆွဲလျက်ရှိတယ်လို့သိရပါတယ်။ အမြန်ဆုံးပြဋ္ဌာန်းသင့်တဲ့ဥပဒေဖြစ်ကြောင်းကိုလည်း အကြံပြုလိုပါတယ်ခင်ဗျား။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဥပဒေစိုးမိုးရေးဖြစ်ဖို့အတွက် ဥပဒေပြဋ္ဌာန်းပေးရုံ၊ ဥပဒေကိုကျင့်သုံးရုံနဲ့ ဥပဒေစိုးမိုးမှုရှိလိမ့်မယ်လို့ ဆိုလို့မရနိုင်ပါဘူးခင်ဗျား။ ဥပဒေရဲ့အကျိုးကို ပြည်သူများထိရောက်စွာခံစားနိုင်မှသာ ဥပဒေစိုးမိုးမှုရှိတယ်လို့ ဆိုရမှာဖြစ်ပါတယ်။ အခုလည်း B.O.T စာချုပ်တွေ၊ B.O.T စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းတွေ၊ B.O.T စစ်ဆေးရေးအဖွဲ့တွေရှိနေပေမဲ့ ထိရောက်တဲ့ စည်းကမ်းလိုက်နာမှု၊ ထိရောက်တဲ့စစ်ဆေးမှုတွေရှိမှသာ နိုင်ငံရဲ့လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးစနစ် ကောင်းမွန်လာမှာဖြစ်သလို၊ နိုင်ငံရဲ့ကုန်စည်စီးဆင်းမှုလည်း မြန်ဆန်လာနိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ကုန်စည် စီးဆင်းမှုမြန်ဆန်ကောင်းမွန်လာခြင်းနှင့်အတူ အချိန်ကုန်သက်သာခြင်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်စရိတ် သက်သာခြင်း၊ ဒေသအလိုက်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာနိုင်ခြင်း၊ ပြည်သူများရဲ့နေ့စဉ်လူမှုစီးပွားဘဝမြင့်တက် လာနိုင်ခြင်းစတဲ့အကျိုးကျေးဇူးများရရှိလာနိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်။

မြန်မာနိုင်ငံမှာ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအားနည်းရခြင်းရဲ့ အကြောင်းအရင်းထဲမှာလည်း လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးခက်ခဲခြင်းကလည်း အကြောင်းတစ်ရပ်အနေနဲ့ ပါဝင်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ နိုင်ငံတစ်ဝန်းလမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကွန်ရက်ကောင်းမွန်စေဖို့ အတွက် မဟာဗျူဟာ၊ နည်းဗျူဟာများချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိနေတာကိုလည်း သိရပါတယ်။ နိုင်ငံတော်ကဏ္ဍမှဆောင်ရွက် နေခြင်းများရှိသလို PPP ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအရ B.O.T စနစ်နဲ့ ဆောင်ရွက်

နေခြင်းများလည်း ရှိပါတယ်။ ဒီလိုဆောင်ရွက်မှုတွေ ရေရှည်တည်တံ့ဖို့နဲ့ အကျိုးရှိရှိအသုံးပြုနိုင်ဖို့ အတွက်ဆိုရင် လိုက်နာရမယ့်ဥပဒေတွေ၊ စည်းမျဉ်းတွေ၊ ထိန်းသိမ်းကြပ်မတ်ရမယ့်အဖွဲ့အစည်းတွေ မဖြစ်မနေလိုအပ်မှာ ဖြစ်ပါတယ်။ လမ်းအသုံးပြုကြမယ့်ပြည်သူတွေ၊ လုပ်ငန်းရှင်တွေဘက်ကလည်း ဥပဒေတွေကို တိကျစွာလိုက်နာဖို့အတွက် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ကြရမှာဖြစ်သလို ချိုးဖောက်ခဲ့ရင် လည်း ဥပဒေနဲ့အညီ အရေးယူကြရမှာဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်ကိုင်နေတဲ့ ကုမ္ပဏီများ အနေဖြင့်လည်း လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံတဲ့အခါမှာ တိကျမှန်ကန်မှုရှိစေဖို့၊ မြန်ဆန်မှုရှိစေဖို့၊ အဂတိလိုက်စားမှုကင်းစင်စေဖို့အတွက် ETC ကတ်စနစ်အသုံးပြုပြီး ကောက်ခံသင့်ကြောင်း အကြံပြုလိုပါတယ်ခင်ဗျား။

နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ တင်ပြလိုတာကတော့ ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံမှာ B.O.T စနစ်နဲ့လုပ်ကိုင် နေတဲ့ လမ်းများနဲ့ပတ်သက်လို့ပဲ အဆင်မပြေမှုတွေ၊ လိုအပ်ချက်တွေရှိနေတာကိုပဲ အခြားသောဝန်ကြီး ဌာနများအနေနဲ့လည်း အစိုးရ၊ ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း Public Private Partnership ပါ B.O.T စနစ်ပါ ဆောင်ရွက်နေတဲ့လုပ်ငန်းများကိုလည်း စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများနှင့်အညီ ဖြစ်စေရန် ဝန်ကြီးဌာနများမှ Monitoring လုပ်ပြီး ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုအပ်ကြောင်း အကြံပြုလို ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံမှာ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများရှိပေမဲ့ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းနဲ့မညီတာ၊ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းချိုးဖောက်တာတွေကို မြင်နေရ၊ ကြားနေရ၊ ခံစားနေရပေမဲ့ အခုချိန်ထိမပြုပြင် နိုင်သေးတာလည်း အမြန်ဆုံးဖြေရှင်းစေလိုပါတယ်။ သို့မှသာ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုရှိတဲ့ဌာနများ၊ အဖွဲ့အစည်းများ၊ ကုမ္ပဏီများ၊ လုပ်ငန်းရှင်များ၊ ပြည်သူများဖြစ်လာမှာဖြစ်ပါကြောင်း အကြံပြုဆွေးနွေး ရင်းနဲ့ နိဂုံးချုပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အားလုံးကိုကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ရွှေကူမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဇာနည်မင်း ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဇာနည်မင်း(ရွှေကူမဲဆန္ဒနယ်) ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီး နှင့် တက်ရောက်လာသူများအားလုံး မင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ ရွှေကူမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဇာနည်မင်း ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူး မဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသည့်အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားရပါသော လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point သုံးခွင့်ပြုပါ။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ စနစ်မျိုးစုံရှိတဲ့ထဲမှ ဒီစနစ်နှစ်ခုကို ပုံစံ Model နှစ်ခုကို ဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ပထမ Model ကတော့ B.O.T လို့ပြောတဲ့ တည်ဆောက်လည်ပတ်လွှဲပြောင်းပေးတဲ့စနစ်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒုတိယ Model ကတော့ B.O.T လို့ပြောတဲ့ ကိုယ်တိုင်တည်ဆောက်လည်ပတ်တဲ့စနစ်ဖြစ်ပါတယ်။ ပထမ B.O.T က ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံ မှာ မှားယွင်းစွာအသုံးချတယ်လို့ပြောမလား။ လက်ရှိအသုံးပြုနေတဲ့စနစ်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါဟာ အစိုးရက နေမှ၊ တည်ဆောက်ပြီးမှ ကုမ္ပဏီကိုလွှဲပြောင်းပေးတယ်။ ကုမ္ပဏီကနေ လမ်းကောက်ခံပြီးမှ ပြုပြင်ခြင်း တွေ၊ ထိန်းသိမ်းခြင်းတွေ ပြုလုပ်ပါတယ်။ အဲဒီမှာ ပြည်သူကနေပြီးမှ ပြည်သူ့ရဲ့ဘဏ္ဍာငွေနဲ့ တည်ဆောက်ထားပြီးမှ လမ်းရဲ့အသုံးပြုခကို ပေးဆောင်ရတဲ့အတွက် ပြည်သူက မိအေးနှစ်ခါနာဖြစ်နေ ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒုတိယ Model ကတော့ ကုမ္ပဏီက သူကိုယ်တိုင်အကုန်လုံး Design ကအစ၊ သူ့ရဲ့စံကအစ အကုန်လုံး သူကိုယ်တိုင်အစအဆုံးလုပ်ပါတယ်။ လုပ်ပြီးမှ ကုမ္ပဏီကနေ လမ်းအသုံး ပြုခကို သူကိုယ်တိုင် ပြည်သူတွေဆီကနေ ကောက်ခံပါတယ်။ အဲဒီရဲ့ဝန်ဆောင်မှုတွေကနေပြီးတော့မှ၊

ရရှိတဲ့ငွေကနေပြီးတော့မှ ပြုပြင်တာတွေ၊ လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်တာတွေပြုလုပ်တယ်။ အဲဒီမှာကနေ အစိုးရကိုလွှဲပြောင်းတယ်။ အစိုးရကနေမှတစ်ဆင့် ဆက်လက်ပြီးမှ ကုမ္ပဏီကို ပြန်ပြီးမှ တင်ဒါစနစ်နဲ့ ပြန်လွှဲပြောင်းမလားဆိုတဲ့ဖော်ဆောင်တဲ့စနစ်ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီ Model မှာတော့ ပြည်သူကနေပြီးတော့မှ ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးက တစ်ခါပဲဖြစ်တဲ့အတွက် ဒီဟာဆိုလို့ရှိရင် အင်မတန်မှကောင်းမွန်တဲ့စနစ်ဖြစ်တယ်လို့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ပြောချင်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ဒီ B.O.T စနစ်မှသာလျှင် Public Private Partnership ဖြစ်တယ်ဆိုတဲ့အကြောင်းကို ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ပြောလိုခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒီ PPP ကိုသွားတော့မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ကျွန်တော်တို့က ဘဏ်စနစ်တွေကို ပြုပြင်ရပါမယ်။ နောက်တစ်ခါ ဘဏ်အတိုးနှုန်းတွေကို လျော့ပေးရပါမယ်။ ကျွန်တော်မေးချင်တာက ဒီဘဏ်အတိုးနှုန်းတွေကိုလည်း ဘာကြောင့်မို့ မလျော့ပေးသေးလဲလို့ ဗဟိုဘဏ်ကိုလည်း ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ဒီနေရာကနေ မေးချင်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် PPP စနစ်ကို သွားမယ်လို့လည်းပြောတယ်။ ဘဏ်အတိုးနှုန်းက အသေကိုင်ထားပါတယ်။ အခြားတိုင်းပြည်မှာ၊ နိုင်ငံတကာမှာဆိုလို့ရှိရင် Investment ပေါ်တည်မှီပြီး ဘဏ်အတိုးနှုန်းတွေကို နှစ်လတစ်ကြိမ်၊ သုံးလတစ်ကြိမ် Adjust လုပ်ပြီးမှ အလျော့အတင်းလုပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒီဟာတွေလည်း ပြုပြင်ရမယ်ဆိုတဲ့အကြောင်း ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ဆွေးနွေးလိုပါတယ်။ နောက်တစ်ချက်က ပွင့်လင်းမြင်သာမှုအပိုင်း၊ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုအပိုင်းကလည်း PPP စနစ်ကို သွားမယ်ဆိုလို့ရှိရင် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုမြှင့်တက်လာမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ကုမ္ပဏီပိုင်းတွေကလည်း တာဝန်ခံမှု၊ တာဝန်ယူမှုတွေရှိလာမယ်။ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းလိုက်နာမှုတွေရှိလာပါမယ်။ နောက်တစ်ခါ ပြည်သူအနေနဲ့ကလည်း ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးတွေလျော့နည်းပြီးမှ ပြည်သူတွေကနေ ဝန်ဆောင်မှုအပြည့်အဝကို ခံစားရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ အစိုးရကနေ ဒီ B.O.T(PPP)စနစ်ကိုသွားပြီးမှ လွှဲပြောင်းတော့မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ဒီလမ်းဒီဇိုင်းအရည်အသွေးကို သတ်မှတ်ရပါမယ်။ ဒီဇိုင်းတွေကို တင်ဒါခေါ်ယူမှာလား။ ဌာနကနေမှ Laboratory Body အနေဖြင့် သတ်မှတ်ရမှာလားဆိုတာကို ဆောင်ရွက်ရပါမယ်။ နောက်တစ်ခါ လမ်းတည်ဆောက်ဖို့အတွက် ကုန်ကျစရိတ်တွေကို အရင်ကောက်ယူရပါတယ်။ Survey ကောက်ယူပြီးမှ ကြိုတင်တွက်ချက်တာတွေ၊ Feasibility Study လုပ်တာတွေ ဆောင်ရွက်ပြီးမှ ဒီလမ်းကို ဘယ်လောက်တန်ဖိုးရှိလဲ။ လမ်းမှကောက်ခံတဲ့ဝင်ငွေက ဘယ်လောက်ရှိသလဲ၊ ပွင့်လင်းမြင်သာအောင်ချပြပြီးမှ ဒါတွေလွှဲပြောင်းမှုကို လုပ်ရပါမယ်။ လမ်းတည်ဆောက်မှုအတွက် အနည်းဆုံးသတ်မှတ်ချက်တွေ တင်ဒါစနစ်ဖြင့်လည်း ဆောင်ရွက်နိုင်ပါတယ်။ နောက်တစ်ခါ ဒီလမ်းဒီဇိုင်းတွေရဲ့ QC ရဲ့ QA ကိုကျတော့ သတ်မှတ်ချက်တစ်မျိုးပဲဖြစ်ပါလိမ့်မယ်။ ဒီကုမ္ပဏီကနေပြီးမှသတ်မှတ်လိုက်တဲ့၊ တည်ဆောက်လိုက်တဲ့ပုံစံမျိုးမဟုတ်ဘဲနဲ့ ပွင့်လင်းမြင်သာအောင် သတ်မှတ်ထားရပါမယ်။ နောက်အချိန်ကာလအဖြစ်လည်း သတ်မှတ်ချက်တွေက ကုမ္ပဏီကို ၂၅ နှစ်မှာအရင်းကြေးမှာလား။ နှစ် ၃၀ မှာအရင်းကြေးမှာလား ဒါတွေလည်း ပွင့်လင်းမြင်သာအောင်၊ ပြည်သူတွေသိရှိအောင် လုပ်ရပါမယ်ခင်ဗျား။ နောက်စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်တွေ၊ သဘောတူညီချက်တွေလည်း ပွင့်လင်းမြင်သာအောင် ပြဋ္ဌာန်းရမယ်။ ဒါမှလည်း ကုမ္ပဏီရဲ့တာဝန်ခံမှုနဲ့ တာဝန်ယူမှုတွေရှိလာမယ်။ ဒါမှ အများပြည်သူကလည်း ပူးပေါင်းပါဝင်မှု၊ စိတ်ပါဝင်မှုတွေရှိလာပါမယ်။ ဒါမှလည်း အောင်မြင်မှာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒီ PPP ရဲ့ရလဒ်ကတော့ ပြည်သူတွေရဲ့အကျိုးရလဒ်ကတော့ ပြောမယ်ဆိုလို့ရှိရင် Consumer Right အနေနဲ့ သွားလာရေးမြန်ဆန်ဖို့အတွက်တွေရရှိမယ်။ ကုမ္ပဏီကနေလည်း ဝန်ဆောင်မှုတွေ ပိုမြင့်တက်လာမှာဖြစ်ပါတယ်။ လမ်း၊ တံတားတွေလည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်

လာပြီးမှ သွားလာတဲ့သယ်ယူစရိတ်တွေကို၊ အချိန်တွေကိုလည်း လျော့ချနိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အစိုးရနဲ့ ပြည်သူ့ရဲ့ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးတွေကို လျော့နည်းလာမှာဖြစ်ပြီး နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးမှုကို ပိုမိုပြီးမှ ဘတ်ဂျက် တွေကို သုံးစွဲလာနိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါကြောင့်မို့ PPP စနစ်နဲ့ B.O.T စနစ်ရဲ့ Model ကို ကျင့်သုံးဖို့အတွက် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးမှ အလေးထားအကြံပြုလိုပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒီဟာကတော့ အနာဂတ်အတွက် ကျွန်တော့်ရဲ့အကြံပြုချက်ပါ။ နောက်ပိုင်းကျလို့ရှိရင် Foreign Investment တွေလာမယ်။ လာလို့ရှိရင်လည်း အများပိုင်တွေ၊ ကုမ္ပဏီတွေနဲ့ပူးပေါင်းပြီးမှ ဆောင်ရွက် တဲ့ အလေ့အထမျိုးဆောင်ရွက်နိုင်ဖို့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့အကြံပြုလိုပါတယ်။ အဲဒီလိုပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံတော်ရဲ့ဘဏ္ဍာလည်းမလိုတော့ဘူး။ နည်းပညာတွေရရှိလာမယ်။ တိုးတက်လာမယ်။ နောက်တစ်ခါ အချိန်တွေ မြန်ဆန်သွက်လက်ပြီးမှ လက်ရာသေသပ်ကောင်းမွန်တဲ့ နိုင်ငံတကာ အဆင့်မီတဲ့လမ်း၊ တံတားတွေကို ကျွန်တော်တို့ပြည်သူတွေက အသုံးပြုရမှာဖြစ်ပါတယ် ခင်ဗျား။ ဒီအကြံပြုချက်ကတော့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့နောက်အနာဂတ်အတွက် အကြံပြုချက်ဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ B.O.T စနစ်မှာ နိုင်ငံတော်ရဲ့ စီးပွားရေးမူဝါဒ ရည်မှန်းချက်များနဲ့ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမူဝါဒ(၅)ချက်၊ ရည်မှန်းချက်(၄)ချက် နှင့် လုပ်ငန်းစဉ် ၂၄ ရပ်တို့ကိုအလေးထားစဉ်ဆက်မပြတ်ပြုစုဆောင်ရွက်ရန်နှင့် လုပ်ဆောင်ချက်များ နှင့် တွေးခေါ်ချက်များကို ပြောင်းလဲလုပ်ဆောင်ကြရန်နှင့် ရေတိုရေရှည်အကျိုးရှေးရှုပြီးမှ စနစ် ကောင်းတစ်ခုတည်ဆောက်ပြီးမှ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ အဂတိကင်းကင်းအလေးထား ဆောင်ရွက်ကြဖို့နှင့် အဆိုရှင်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံရင်းနဲ့အလေးအနက် တိုက်တွန်းဆွေးနွေးလိုပါ တယ်။ အားလုံးကျေနပ်တင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဂန့်ဂေါမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင်(ဂန့်ဂေါမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်ထောင်စုဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များရှင်။ ကျွန်မတော့ ဂန့်ဂေါမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်မက ဒီနေ့ ကော့မူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုနှင့်ပတ်သက်ပြီး ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားအပ်ပါသော လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ အခု ကျွန်မတို့နိုင်ငံမှာ ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်နေကြတဲ့ B.O.T စနစ်နှင့် လမ်းများကို တည်ဆောက်ထိန်းသိမ်း၍ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံခြင်းလုပ်ငန်းဆိုတာ ဟာ နိုင်ငံတော်နှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူ သုံးစွဲသူပြည်သူလူထုသုံးဦးလုံးအတွက် သင့်လျော်ကောင်း မွန်တဲ့အစီအစဉ် တစ်ခုဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုရှင်တင်ပြသွားသလိုပဲ ဆောင်ရွက်တဲ့ကုမ္ပဏီတွေနဲ့ တာဝန်ရှိ တဲ့ဝန်ကြီးဌာနကြားမှာ စာချုပ်တွေချုပ်ဆိုဆောင်ရွက်ကြရပါတယ်။ ဒီလိုချုပ်ဆိုတဲ့အခါမှာ အခု ကျွန်မ ကအဆိုရှင်တင်ပြသွားတဲ့အထဲမှာပါတဲ့ လှိုင်သာယာ ဒေးဒရဲလမ်းပိုင်းမှာ ဇေယျာကုမ္ပဏီနဲ့ချုပ်ဆိုတဲ့ စာချုပ်ကိုလေ့လာခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီမှာ စာချုပ်ရဲ့စာမျက်နှာ(၃)မှာပဲ မယုံနိုင်အောင်ဖြစ်ရတဲ့ သတ်မှတ်ချက်ကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပေးပါရှင်။ စာမျက်နှာ(၃)ရဲ့ စံချိန်စံညွှန်း များဆိုတဲ့သတ်မှတ်ချက်အပိုဒ်မှာ အချို့လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် သတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း ဆောင်ရွက်ရန်မဖြစ်နိုင်ပါက လိုအပ်သလိုညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခွင့်ရှိသည်လို့ ပါရှိပါတယ်။ စံချိန်စံညွှန်း ဆိုတာညှိနှိုင်းလို့ရတဲ့ကိစ္စမဟုတ်ပါဘူး။ ဒီလိုသတ်မှတ်ချက်မျိုးက တော်တော်လေးအံ့ဩဖွယ်ဖြစ်ပါ

တယ်။ နောက်တစ်ခါ စာမျက်နှာ(၅)မှာတော့ လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုသူ၏တာဝန်များမှာ အပိုဒ် ၄ အပိုဒ်ခွဲ(က)မှာ B.O.T စနစ်ဖြင့်လုပ်ကိုင်မှုကို လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုသူက ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုပေးရမယ်လို့ ပါဝင်ပါတယ်။ အဲဒီမှာ အသေးစိတ်က ဌာနဆိုင်ရာခွင့်ပြုချက်ရရှိအောင်ဆောင်ရွက်ပေးဖို့ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံခြင်းကို ခွင့်ပြုဖို့ အစရှိသဖြင့် ပါရှိပေမဲ့ အဓိကကျတဲ့စံချိန်စံညွှန်းများ အတိုင်းလိုက်နာဆောင်ရွက်စေရန် ပညာရပ်ဆိုင်ရာပုံမှန်စစ်ဆေးမှုအစရှိတဲ့ အရေးကြီးတဲ့တာဝန်တွေကို တိကျစွာထည့်သွင်းထားခြင်းမရှိတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ နောက်စာမျက်နှာ(၇)မှာဆိုလို့ရှိရင် ပထမသုံးနှစ်အတွက် ကင်းလွတ်ခွင့်ရရှိထားပါတယ်။ နောက် ၁၀ နှစ်အထိ ၅ ရာခိုင်နှုန်းပဲပေးသွင်းရမှာလည်းဖြစ်ပါတယ်။ ဘယ်လိုမှ လုပ်ငန်းရှင်အတွက် အရှုံးမပေါ်နိုင်တဲ့စာချုပ်မျိုးဖြစ်ပါတယ်။ နောက်စာမျက်နှာ(၁၄) နံပါတ်(က)မှာ စာချုပ်ကာလအတွင်း တည်ဆောက်ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံခြင်းတို့ကို ဥပဒေနှင့်အညီ မဆောင်ရွက်လျှင် ပြန်လည်သိမ်းယူရန်လို့ပါရှိတော့ အလွန်အံ့ဩမိပါတယ်။ ဥပဒေနှင့်မညီရင် ဆောင်ရွက်ရမယ့် အရေးယူမှုအပိုင်းလုံးဝမပါရှိပါဘူး။ နိုင်ငံတကာက နိုင်ငံခြားကုမ္ပဏီတွေနဲ့သာ ဒီလိုချုပ်ဆိုထားခဲ့လို့ရှိရင် ခုနက စည်းကမ်းထဲကလို ကင်းလွတ်ခွင့် သုံးနှစ်နှင့် ၅ ရာခိုင်နှုန်း ၁၀ နှစ်ပြီးသွားရင် စည်းကမ်းတွေကို မလိုက်နာတော့ဘဲ နိုင်ငံတော်မှပြန်လည်သိမ်းယူတာကို အေးအေးဆေးဆေးလက်ခံလိုက်ကြမှာဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ စာမျက်နှာ(၁၆) မှာပါတဲ့ စာချုပ်သက်တမ်း နှစ် ၄၀ ဖြစ်ပြီး တစ်ကြိမ်ကို ငါးနှစ်စီနဲ့ သုံးကြိမ်သက်တမ်းတိုးခွင့်လည်းပြုထားတဲ့ ဒီစာချုပ်မျိုးတွေဟာ ပြန်လည်ပြင်ဆင်ရမယ့် စာချုပ်တွေဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ လက်ရှိ သတ်မှတ်ထားတဲ့ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း စံချိန်စံညွှန်းတွေကိုတောင်မှ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူတွေက တိကျစွာ လိုက်နာမှုမရှိသေးပါဘူး။ အခု ဒီ Slide မှာဆိုရင် အောက်ဆုံးမှာ နိုင်ငံတော်ဘက်မှတာဝန်ခံပြီးတော့ လက်မှတ်ရေးထိုးထားတဲ့ တာဝန်ခံဝန်ကြီးဌာနရဲ့တာဝန်ရှိသူက ယခုလည်း တာဝန်ထမ်းဆောင်နေတဲ့ ဒုတိယဝန်ကြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့ စာချုပ်ပါစည်းကမ်းများကို ထိထိရောက်ရောက်ဖြစ်အောင် ဆောလျင်စွာပြင်ဆင်သင့်ကြောင်း အကြံပြုတင်ပြလိုပါတယ်ရှင်။ ခုနက ကိုယ်စားလှယ်ကြီးတွေ ဆွေးနွေးသွားသလိုပါပဲ။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၂၂ ရက်နေ့မှာ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေး ကော်မတီ(၂-၄)မှာ ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဦးတင်မောင်ဝင်း၊ ဘဏ်များနှင့်ငွေကြေးဆိုင်ရာကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဒေါ်ခင်စန်းလှိုင်၊ ငွေစာရင်းပူးပေါင်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဦးအောင်ဝင်းတို့ ဦးဆောင်ပါဝင်ပြီးတော့ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရဲ့ တာဝန်ရှိသူတွေကို ဖိတ်ခေါ်ပြီး B.O.T စာချုပ်တွေအကြောင်း ဆွေးနွေးခဲ့ကြပါတယ်။ အဲဒီမှာ ဒီစာချုပ်တွေကို နိုင်ငံအကျိုး၊ ပြည်သူ့အကျိုးပါဝင်မှု ပိုမိုအားကောင်းအောင်စနစ်ကျစေရေးအတွက် ပြင်ဆင်ရန် ဝန်ကြီးဌာနကို ညွှန်ကြားခဲ့ကြပေမဲ့ တစ်နှစ်ပြည့်တော့မယ့် ယခုအချိန်ထိ လိုက်နာဆောင်ရွက်ခြင်း မရှိခဲ့ပါဘူး။ နိုင်ငံရပ်ခြားကုမ္ပဏီနဲ့ချုပ်ဆိုတဲ့ လက်ပံတောင်းတောင်စာချုပ်လိုမျိုးတောင်မှ နိုင်ငံအကျိုးအတွက် ပြင်ဆင်ခဲ့ကြတဲ့သာဓကရှိပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ နောက်ဆုံးအနေနဲ့တင်ပြလိုတာကတော့ ပြည်သူ့ကိုကိုယ်စားပြုတဲ့ ပြည်သူ့ကိုယ်စားလှယ်တစ်ဦးအနေနဲ့ ချစ်ခြင်း၊ မုန်းခြင်းကင်းစွာနဲ့ အကြံပြုထောက်ပြလိုတာကတော့ ဒီ B.O.T စနစ်နဲ့ ဆောင်ရွက်တဲ့လုပ်ငန်းတွေမှာ Focal အဖြစ်ဆောင်ရွက်တဲ့တာဝန်ခံဝန်ကြီးဌာနရဲ့ အားနည်း

ချက်နဲ့ ရပ်တည်မှုတွေဟာလည်း မေးခွန်းထုတ်စရာဖြစ်နေပါတယ်လို့ ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးလိုက်ရပါတယ်ရှင်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မုံရွာမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးညွန့်အောင် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးညွန့်အောင်(မုံရွာမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး စိတ်ဓါတ်ချမ်းသာခြင်း၊ ကိုယ်ဓါတ်ချမ်းသာခြင်းနှင့် ပြည့်စုံကြပါစေကြောင်း ပထမဦးဆုံး ဂါရဝပြုနုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ မုံရွာမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးညွန့်အောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်က ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ပထမဦးဆုံးအနေနဲ့ တိုင်းပြည်ရဲ့စီးပွားရေး၊ ပြည်သူလူထုရဲ့ လူမှုစီးပွားဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့ရန် ရှေးရှုပြီးတော့ အဆိုတင်သွင်းတဲ့ အဆိုရှင်ကို ကျေးဇူးတင်ကြောင်း ပြောချင်ပါတယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point အသုံးပြုခွင့်တောင်းခံအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ B.O.T စနစ်ပေါင်းများစွာရှိတဲ့အထဲကနေ မုံရွာမြို့နယ်ဟာ B.O.T စာချုပ်နှစ်ခုနဲ့ သက်ဆိုင်နေပါတယ်ခင်ဗျား။ ပထမပိုင်းကတော့ မုံရွာမြို့ ဗိုလ်ချုပ်ကြေးရုပ်ကြီးရဲ့မြောက်ဘက်အပိုင်းရေဦး-မုံရွာလမ်းပိုင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒုတိယအပိုင်းကတော့ မုံရွာမြို့ ဗိုလ်ချုပ်ကြေးရုပ်ကြီးရဲ့တောင်ဘက်မုံရွာ-စစ်ကိုင်း-မန္တလေးလမ်းပိုင်း ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ပထမပိုင်းမှာ မုံရွာ-ရေဦးလမ်းပိုင်းမှာ စာချုပ်ချုပ်ဆိုထားတဲ့ ၂၅-၈-၂၀၁၀ ရက်နေ့က စာချုပ်ချုပ်ဆိုထားတဲ့အထဲမှာ လမ်းသားအကျယ်က ၂၄ ပေ ရှိရမယ်လို့ဖော်ပြထားပါတယ်။ ဒါပေမဲ့လို့ မိုင်တိုင်အမှတ် ၉၃ မိုင် ၂ ဖာလုံကနေ ၉၁ မိုင် ၁ ဖာလုံအထိဟာ ဒီလမ်းသားအကျယ်က ၁၈ ပေကနေ ပေ ၂၀ အထိပဲရှိပါတယ်ခင်ဗျား။ တံတားတွေအကျယ်ကလည်းပဲ ပေ ၃၀ ရှိရမယ့်အစား ၂၄ ပေ၊ ပေ ၂၀ အထိသာရှိပါတယ်။ လမ်းတွေဟာ ဆိုလို့ရှိရင် အဆိုရှင်ပြောတဲ့အတိုင်းပဲ ဟိုနေရာမှာ၊ ဒီနေရာထေးနဲ့ သာမန်ကာလျှံကာပြင်ထိန်းလုပ်ငန်းလောက်သာ လုပ်ပြီးတော့ကျတော့ လမ်းတံတားအသုံးပြုကြေးကိုသာ အပြည့်အဝကောက်ခံနေခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ တကယ်တော့ နှမ်းဖြူးရုံဖြူးပြီးတော့ ဒီလမ်းတံတားကြေးတွေ ကောက်ခံနေခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ လမ်းတွေ၊ တံတားတွေ ပြင်ဆင်တဲ့အရိပ်အရောင်လည်း ကျွန်တော်တို့ လုံးဝမတွေ့ရှိရပါဘူးခင်ဗျား။ မုံရွာ-စစ်ကိုင်း-မန္တလေးလမ်းပိုင်းမှာတော့ ၆-၆-၂၀၁၈ ရက်နေ့က တိုင်းတာချက်အရ မုံရွာ Toll Gate ၇၈ မိုင်ကနေ ၇၆ မိုင် ၆ ဖာလုံအထိက ၄၈ ပေကျယ်ပါတယ်။ ၇၆ မိုင် ၆ ဖာလုံကနေ ၅၉ မိုင်အထိက ၂၄ ပေ ကျယ်ပါတယ်။ နောက် ၅၉ မိုင်ကနေ ၄၆ မိုင်အထိက ၄၈ ပေ ကျယ်ပါတယ်။ နောက် ၄၆ မိုင်ကနေ ၃၇ မိုင် မိုင်တိုင်အထိက ၂၄ ပေပဲရှိပါတယ်။ ၃၇ မိုင်ကနေ စစ်ကိုင်း-အသင်္ခရာစောယွန်း အပိုင်းအထိကဆိုရင် ၄၈ ပေရှိပါတယ်ခင်ဗျား။ လမ်းအားလုံးမှာ ကျွန်တော်တို့ ၄၈ ပေရှိတာဟာ ၃၈ မိုင်ပဲရှိပါတယ်။ နိုင်လွန်ကတ္တရာခင်းထားတာကတော့ ၁၃ မိုင်လောက်ပဲရှိပါတယ်။ စာချုပ်ချုပ်ထားတဲ့ အတိုင်းဆိုလို့ရှိရင်တော့ ဒါတွေဟာ အားလုံးဟာ နိုင်လွန်ကတ္တရာခင်းပြီးသားဖြစ်ရမှာဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ တံတားတွေကတော့ ကျွန်တော်တို့ ပြင်ဆင်ဆဲဖြစ်ပါတယ်။ လမ်းချဲ့တာနဲ့ တံတားချဲ့တာဟာ အချိန်သားမကိုက်တဲ့အတွက် လမ်းတွေကချဲ့ပြီးတော့ တံတားတွေက မချဲ့တဲ့အတွက် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုတွေ၊ သေဆုံးမှုတွေလည်း ဖြစ်ပါတယ်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်ကဆိုရင် ၅ လပိုင်း၊ ၆ လပိုင်းလောက်မှာ လူငယ်နှစ်ယောက်ဟာ လမ်းချဲ့ပြီး တံတားမချဲ့တဲ့အတွက် ချောက်ထဲမှာကျပြီးတော့

သေဆုံးသွားတာလည်း ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်ခင်ဗျား။ နောက်ပြီးတော့ကျတော့ ကျွန်တော်တို့ မုံရွာ-စစ်ကိုင်း လမ်းဟာ ၇၄ မိုင်ရှိပါတယ်။ အဲဒီ ၇၄ မိုင်မှာ ရေကျော်က ၁၂ ခုအထိရှိနေပါတယ်။ ဒါဟာ အဝေးပြေးလမ်းမကြီးရဲ့ စံနှုန်းနဲ့လည်းမကိုက်ဘူးလို့ ကျွန်တော်တို့ ထင်ပါတယ်ခင်ဗျား။ လမ်းဘေးဝဲယာမှာ ရေနုတ်မြောင်းတွေရှိပါဘူးခင်ဗျား။ အထူးသဖြင့်တော့ ကျွန်တော်တို့ ဂူတောရွာ၊ မြေနဲ့ရွာ အဲဒီရွာတွေမှာ ရေနုတ်မြောင်းတွေလိုအပ်နေပါတယ်။ ရေနုတ်မြောင်းတွေမရှိဘူးဆိုလို့ရှိရင် လမ်းဟာ မကြာခင်မှာ ပျက်စီးမှာပဲဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ယခု ကျွန်တော်ပြောတဲ့ ဒီလမ်းပိုင်းတွေဟာ ဆိုလို့ရှိရင် အသစ်ဆောက်လုပ်ရတာမဟုတ်ပါဘူး။ ရှိပြီးသားလမ်းကို ကျွန်တော်တို့ ပြန်လည်မွမ်းမံ ခဲ့ထွင်ပြီးတော့ ကျွန်တော်တို့ ဖောက်လုပ်ထားတဲ့လမ်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီအတွက် ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ကတော့ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို လေးလေးနက်နက်ထောက်ခံပါတယ်။ ဒီလွှတ်တော်ကြီးကနေ အတည်ပြုပေးဖို့ရန်လည်း ကျွန်တော့်အနေနဲ့ တိုက်တွန်းလိုပါတယ်ခင်ဗျား။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဒီပဲယင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းမြင့်အောင် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဝင်းမြင့်အောင်(ဒီပဲယင်းမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး ကျန်းမာကြပါစေ ကြောင်းဆန္ဒပြုလျက် နှုတ်ခွန်းဆက်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ ဒီပဲယင်းမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝင်းမြင့်အောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အဆိုရှင် ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့ ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းတွင် B.O.T စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိ ကြတဲ့လမ်းမကြီးများဟာ နိုင်ငံတော်နှင့်ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသော စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ကြခြင်းရှိ/မရှိစိစစ်၍ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုမရှိသူများကို အရေးယူဆောင်ရွက် မှုများ ပြုလုပ်ရန်နှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်းလိုက်နာစေရေး စီမံခန့်ခွဲထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်နှင့် ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်း၍ Public Private Partnership ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်း များဖြစ်ပေါ်လာစေရန် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအားတိုက်တွန်းကြောင်းအဆိုကို မုံရွာ-ရေဦး ၅၄ မိုင်ရှိတဲ့ လမ်းမှာ တာဝန်ယူတဲ့ကုမ္ပဏီရဲ့ဆောင်ရွက်ချက်တွေကို ဥပမာပေးပြီးတော့ ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။ မုံရွာ-ရေဦးရဲ့ ၅၄ မိုင် လမ်းဖြစ်ပါတယ်။ ကုမ္ပဏီက ၄၇ မိုင်နဲ့ဖြတ်ပြီး စာချုပ်ထားပါတယ်။ ဒီကုမ္ပဏီက လမ်းအသုံးပြုခကို ဇီးတော၊ စိုင်ပြင်၊ ဒီပဲယင်း ယာယီဂိတ်တို့မှာ ကောက်ခံနေပါတယ်။ လမ်းက ၁၉၆၃-၁၉၆၄ ခုနှစ် တော်လှန်ရေးကောင်စီအစိုးရလက်ထက်ကတည်းက ၁၂ ပေကျယ် ကတ္တရာလမ်းအကောင်းစား ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီလမ်းက နှစ်ပေါင်းမြောက်များစွာကို ကောင်းနေတာကိုတွေ့ရပါတယ်။ ဒီလမ်းဟာ ၂၀၀၉ ခုနှစ်ထိ အစိုးရကနေပြီးတော့ ကုမ္ပဏီကို လွှဲပြောင်းတဲ့အချိန်ထိ ဒီလမ်းကအကောင်းကြီး အတိုင်းပဲရှိတာကို ကျွန်တော်တို့သိရပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ကိုယ်တိုင်ကလည်း ဒီနယ်သားဖြစ်တဲ့ အတွက် မျက်မြင်ကိုယ်တွေ့ပါ။ လမ်းက အင်မတန်ကောင်းနေပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ၂၀၁၀ ခုနှစ်ဝန်းကျင်လောက်မှာ B.O.T စနစ်နဲ့ ကုမ္ပဏီနဲ့ နှစ်ပေါင်း ၄၀ လောက် စာချုပ်လာတဲ့ကာလ ပတ်ဝန်းကျင်လောက်မှာ မဟာမြိုင်ကလာတဲ့ သစ်ကားကြီးတွေ၊ မော်တော်မိုကယ်ကလာခဲ့တဲ့

ရေနံစိမ်းတင်ကားကြီးတွေက သုံးနှစ်လောက်ဖြတ်သန်းသွားလိုက်တာ ဒီပဲယင်းမြို့နယ်အတွင်းရှိ မုံရွာ-
 ရေဦးလမ်းပိုင်းဟာ ၂၀၁၃ ခုနှစ်မှာ ပက်ပက်စက်စက်ပဲ ချိုင့်ခွက်ကြီးတွေဖြစ်ပြီးတော့ ပျက်စီး
 သွားခဲ့ပါတယ်။ ကုမ္ပဏီက ၁၈ ပေအကျယ်နဲ့ ကတ္တရာပြန်ခင်းခဲ့ပါတယ်။ လမ်းကလည်းကောင်း
 ပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ စာချုပ်ပါစည်းကမ်းအတိုင်း ၂၄ ပေအကျယ် ကတ္တရာကွန်ကရစ်ဖြစ်ဖို့တော့
 လိုနေပါတယ်။ စာချုပ်ပါစည်းကမ်းအရ လုပ်ငန်းပြီးမှ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံရမှာဖြစ်ပါတယ်။
 ၂၀၁၀ ခုနှစ်ကတည်းက လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံတော့ အစကတည်းက စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်း
 စည်းကမ်းကို လိုက်နာမှုမရှိဘူးလို့ ပြောလိုရပါတယ်။ ဒီပဋိညာဉ်စာချုပ်ပါလုပ်ငန်းများကို
 လုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုကြောင်း အကြောင်းကြားသည့်နေ့ရက်မှစပြီး သုံးနှစ်အတွင်းပြီးအောင် လမ်းကို
 တည်ဆောက်ပြုပြင်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ယခုထိ မပြီးသေးပါဘူး။ ရှစ်နှစ်ရှိနေပါပြီ။ နိုင်ငံတော်ကို
 ပေးသွင်းရမယ့်လမ်းအသုံးပြုခရာခိုင်နှုန်းကို ကြည့်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ပြည်သူတွေဘက်က အများကြီး
 နစ်နာတယ်ဆိုတာ သိသာထင်ရှားပါတယ်။

ဒါကုမ္ပဏီကနေပြီးတော့ လမ်းပြင်ဖို့စီမံချက်ဖြစ်ပါတယ်။ သို့သော် စီမံချက်အတိုင်း လုံးဝ
 မဆောင်ရွက်နိုင်တာတွေက များပါတယ်။ ကြန့်ကြာနေတာတွေကများပါတယ်။ ၁၈ ပေအကျယ်လမ်း
 ဖြစ်လာဖို့က ငါးနှစ်ကြာတယ်။ လမ်းကြေးကောက်ခံပြီးလမ်းပြင်တဲ့အတွက် ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။
 စာချုပ်မှာက ၂၄ ပေအကျယ် ကတ္တရာကွန်ကရစ်လမ်းလည်းဖြစ်ရမယ်။ သို့သော်လည်းပဲ ၂၄ ပေ
 အမာခံချဲ့တဲ့လုပ်ငန်းတောင်မှ ယနေ့အချိန်ထိမပြီးသေးပါဘူး။ ဒီလိုဖြစ်ရတာဟာ B.O.T
 စနစ်အတွင်းက ရှိသင့်ရှိထိုက်တဲ့တာဝန်ယူတာဝန်ခံမှုများ အားနည်းချို့ယွင်းခြင်းကြောင့်ဖြစ်ပါတယ်။
 စာချုပ်ရဲ့ နောက်ဆက်တွဲ(ခ)ဖြစ်ပါတယ်။ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံရန် ရေအိုးစဉ်မှာတစ်ဂီတံ၊
 ရေဦးမြို့နယ်မှာတစ်ဂီတံထားရပါမယ်။ ၄၇ မိုင်ရဲ့အစနဲ့ အဆုံးမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ကုမ္ပဏီက
 စာချုပ်ပါစည်းကမ်းကိုချိုးဖောက်ပြီး ၂၀၁၆ ခုနှစ်မှာမှ ဒီပဲယင်းမြို့နယ်၊ စိုင်းပြင်မှာလာပြီး Toll Gate
 တည်ဆောက်ထားတာပါ။ Toll Gate ရဲ့တောင်ဘက်မှာ ဂျင်းမြေပြင်ရှိပါတယ်။ အုတ်ဖိုတောင်က
 ကျောက်ကလည်း ဂီတံအနီးမှာပဲရှိပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ဒီပဲယင်းမြို့နယ်က ထော်လာဂျီတွေ ဂီတံကို ဖြတ်ပြီး
 ဂျင်းတို့၊ ကျောက်တို့ သယ်လို့မရပါဘူး။ ခွင့်ပြုထားတဲ့တန်နဲ့ ကားရဲ့အလေးချိန် တူနေလို့ဖြစ် ပါတယ်။
 ဒီတော့ နှစ်မိုင်၊ သုံးမိုင်လောက် လမ်းပေါ်ကားမောင်းရုံနဲ့ လမ်းအသုံးပြုခကလည်း ၂၆ မိုင် အတွက်
 ပေးနေရပါတယ်။ ဒီပဲယင်းမြို့နယ်ရဲ့ဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် အနှောင့်အယှက်အဟန့်အတားလည်း
 ဖြစ်နေပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့ စာချုပ်ပါစည်းကမ်းစည်းမျဉ်းနဲ့လည်း မကိုက်ညီတဲ့အတွက် ဒီစိုင်းပြင်ဂီတံ
 ကိုတော့ ပြည်သူလူထုများက ဖျက်သိမ်းရွှေ့ပြောင်းသွားစေလိုတဲ့ဆန္ဒရှိပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ တစ်ဆက်တည်းဆွေးနွေးလိုတာကတော့ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံတဲ့ဂီတံ
 သုံးဂီတံအား မုံရွာ-ရေဦးလမ်းမှာရှိပါတယ်။ နောက် စုစုပေါင်းဂီတံက ခုနစ်ခုဖြစ်နေပါတယ်။ ၇ မိုင်၊
 ၈ မိုင်ခန့်အတွင်းမှာ တစ်ဂီတံနှုန်းရှိနေတာကြောင့် ခရီးသွားပြည်သူလူထုအတွက် စိတ်အနှောင့်
 အယှက်ဖြစ်စေသလို ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးလည်း ဖြစ်နေပါတယ်ခင်ဗျား။ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ ဆွေးနွေးရရင်
 ယခုလို B.O.T စနစ်ဖြင့်ဆောင်ရွက်နေသောကုမ္ပဏီများရဲ့စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ
 ချိုးဖောက်နေခြင်းကို လိုအပ်သလို စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းအတိုင်း လိုက်နာစေခြင်းဖြင့် ပြည်သူ
 ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ်မှသာ ဒီမိုကရေစီလူ့ဘောင်အသိုင်းအဝိုင်းကို ထူထောင်

နိုင်မှာဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားရင်းနဲ့ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံပါကြောင်း ဆွေးနွေးရင်း နိဂုံးချုပ်အပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ချောက်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဘိုကြီး ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဘိုကြီး(ချောက်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းဝင်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များ မင်္ဂလာပါလို့ ဂါရဝပြုနုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ မကွေးတိုင်းဒေသကြီး၊ ချောက်မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဘိုကြီး ဖြစ်ပါတယ်။ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်တင်သွင်းတဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျေးဇူးပြုပြီးတော့ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပြုပါ။ B.O.T စနစ်ဖြစ်ပေါ်လာပုံ။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ လမ်းဦးစီးဌာနဟာ ဝန်ကြီးဌာနပိုင် လမ်းပိုင်း ၆၄ ပိုင်းအား B.O.T စနစ် ဖြင့် လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံခြင်းလုပ်ငန်းကို တိုင်းရင်းသားလုပ်ငန်းရှင်ကုမ္ပဏီ ၂၆ ခုနဲ့ ၁၉၉၆ ခုနှစ် မှစပြီး အကျိုးတူပူးပေါင်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါတယ်။ တစ်နိုင်ငံလုံး လမ်းပိုင်း အရှည်ကတော့ ၂၉၂၄၇ မိုင် ၆ ဖာလုံရှိပြီး ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ခုနှစ်အထိ လမ်းမိုင်ပေါင်း ၃၂၅၅ မိုင် ၅ ဖာလုံကို B.O.T စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါတယ်။ ကုမ္ပဏီမှဆောင်ရွက်လိုတဲ့ လမ်းပိုင်းအတွက် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနကိုတင်ပြပြီး စိစစ်ခွင့်ပြုခဲ့ပါတယ်။ ပွင့်လင်းမြင်သာစွာဖြင့် တင်ဒါခေါ်ပြီး ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းမရှိပါ။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်မှစပြီး PPP Law ထုတ်ပြန်ပြီးပါက B.O.T လုပ်ငန်းများကို တင်ဒါ စနစ်ဖြင့် စနစ်တကျကျင့်သုံးဆောင်ရွက်သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ B.O.T စာချုပ်ပါ အချက်အချို့ကို တင်ပြပါမယ်။ စာချုပ်အပိုဒ်(၃) Hang-out အရ လမ်းတံတားအကျယ်ကို တစ်နေ့ပျမ်းမျှ ဖြတ်သန်း သွားလာတဲ့ယာဉ်အစီးရေ Annual Average Daily Traffic အပေါ်မူတည်ပြီးတော့ လမ်းအကျယ် ကို ဆောင်ရွက်ရပါမယ်။ အဆင့်များလည်း ခွဲခြားသတ်မှတ်ထားပါတယ်။ မကွေးတိုင်းဒေသကြီး၊ ချောက်မြို့နယ်၊ ဂွေးချိုရွာမှ ချောက်မြို့သို့ တစ်နေ့လျှင် ပျမ်းမျှဖြတ်သန်းသွားလာတဲ့ယာဉ်အစီးရေမှာ ၂၀၀၁ စီးမှ ၅၀၀၀ ကြားမှာရှိနေပါတယ်။ အဲဒါက တကယ်တော့ ၄၈ ပေအထိ ခင်းထားရမှာဖြစ်သော် လည်း ယနေ့အထိ လမ်းအကျယ် ၂၄ ပေအထိ တိုးချဲ့ဆဲဖြစ်ပါတယ်။ ဖြတ်သန်းကားအစီးရေအတိုင်း သတ်မှတ်ပေ ခင်းပေးနိုင်ရန်အတွက် မြို့နယ်ကနေပြီးတော့ အဖွဲ့တစ်ဖွဲ့ဖွဲ့ပြီး ဖြတ်သန်းတဲ့ကားအစီးရေ အမှန်အစီးရေရအောင်လုပ်ပေးဖို့ အကြံပြုပါတယ်။ B.O.T စနစ်ရဲ့ ပဋိညာဉ်စာချုပ်မှာ မူလက နှစ် ၄၀ ဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုသော်လည်း ၂၀၁၄ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလနောက်ပိုင်းမှစပြီး နှစ်ပေါင်း သက်တမ်း ၅၅ နှစ်အထိ ဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခဲ့ပါတယ်။ ပဋိညာဉ်စာချုပ်အပိုဒ် ၅(ပ)အရ နိုင်ငံတော်သို့ပေးသွင်းရန်မှာ ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ ၂၉ ရက်နေ့တွင် မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေပြင်ဆင်ချက်အရ ပထမ ငါးနှစ် လုံးဝကင်းလွတ်ခွင့်သတ်မှတ်ခဲ့ပြီး ကင်းလွတ်ကာလငါးနှစ်ပြည့်ပြီးနောက် ပထမနှစ်မှာ ကောက်ခံရငွေရဲ့ ၅ ရာခိုင်နှုန်း၊ ဒုတိယ ၁၀ နှစ်မှာ ကောက်ခံရငွေရဲ့ ၁၀ ရာခိုင်နှုန်း၊ တတိယ ၁၀ နှစ် မှာ ကောက်ခံရငွေရဲ့ ၁၅ ရာခိုင်နှုန်း၊ စတုတ္ထ ၁၀ နှစ်မှာ ကောက်ခံရငွေရဲ့ ၂၀ ရာခိုင်နှုန်း ပြောင်းလဲ သတ်မှတ်ထားပါတယ်။ ပဋိညာဉ်စာချုပ်အပိုဒ် ၅(မ)မှာ ညှိနှိုင်းထားတဲ့ အဲဒီကောက်ခံနှုန်းထားများ အတိုင်း လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်ခွင့်ရသူမှ ကောက်ခံရာတွင် အကျိုးအမြတ်မရရှိမှု၊ အရှုံးပေါ်မှုများရှိလာပါ က ကောက်ခံတဲ့လမ်းအသုံးပြုခနှုန်းထားများကို ညှိနှိုင်းပြင်ဆင်ရန် တင်ပြခွင့်ရှိသည်လို့ ဖော်ပြထားပါ

တယ်။ အမြတ်များများရပါက လမ်းအသုံးပြုခနှုန်းထားများကို ညှိနှိုင်းပြင်ဆင်နိုင်သည်ဆိုတဲ့အချက် လုံးဝမပါရှိပါ။ ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ခုနှစ်အထိ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတန်ဖိုးထက် ပိုမိုများပြားသည့်ကောက်ခံရတဲ့ လမ်းပိုင်း ၁၅ ခုရှိပြီးတော့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုယခုအထိမရသေးတဲ့လမ်းပိုင်းကတော့ ၁၃ ခုရှိပါတယ်။ ဥပမာ- မန္တလေး-လားရှိုး-မူဆယ်-နမ့်ခမ်း-မိုင်းယွန်း-ကြူကုတ်-သီပေါ-ကွမ်လုံ-ချင်းရွှေဟော်-မြစ်ငယ်- ထုံးဘို-ပြင်ဦးလွင်လမ်း။ အဲဒီလမ်းပိုင်းအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံငွေက ကျပ်ကုန်ကျတာက ၁၆.၅၄၅ ဘီလီယံပဲဖြစ်ပြီးတော့ သူ့အတွက်ကောက်ခံရရှိငွေက ကျပ် ၁၉၃.၁၇၅ ဘီလီယံရနေပါတယ်။ အဲဒီတော့ စုစုပေါင်းလမ်းပိုင်း ၂၈ ခုအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ယခုတန်ဖိုးဟာ ကျပ် ၄၄၄.၇၃၄ ဘီလီယံဖြစ်ပြီး စုစုပေါင်းကောက်ခံရငွေက ယခုကျပ် ၇၁၃.၇၇၁ ဘီလီယံဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ကောက်ခံရရှိငွေမှ နိုင်ငံတော်သို့ပေးသွင်းငွေ ရာခိုင်နှုန်းကို တိုးမြှင့်ကောက်ခံခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော် အတွက် ဝင်ငွေပိုမိုရရှိလာပါမယ်။ လမ်းအသုံးပြုခနှုန်းထားကို လျှော့ပြီးတော့ကောက်လိုက်ခြင်း အားဖြင့် သယ်ယူကုန်ကျစရိတ်များ လျော့နည်းလာပြီးတော့ ကုန်ဈေးနှုန်းကျဆင်းမှုကိုလည်း ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်ပါတယ်။ B.O.T Task Force အဖွဲ့ အဓိကကတော့ အဲဒီအဖွဲ့ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူတွေရဲ့အမြင်မကြည်လင်တာ၊ ကိုယ်စားလှယ်ဆွေးနွေးတာဟာ ဒီအဖွဲ့မှာ လုံးဝတာဝန်ရှိပါ တယ်။ ကျွန်တော်တို့တိုင်းပြည်မှာလည်း ခက်တာက အဖွဲ့တွေဖွဲ့ပြီးတော့ ဒီအဖွဲ့တွေ ပြည့်ပြည့်ဝဝ မလုပ်၊ အဲဒီမလုပ်တာကိုလည်း ကြီးကြပ်တဲ့အဖွဲ့တွေက မရှိဘူးဖြစ်နေပါတယ်။ အဖွဲ့အနေဖြင့် ကုမ္ပဏီများမှ သတ်မှတ်ချိန်အတွင်း အရည်အသွေးကောင်းမွန်သည့်လမ်းများဖြစ်ပေါ်လာစေရေး အတွက် ကြီးကြပ်ခြင်း၊ ကုမ္ပဏီ၏ဝင်ငွေနှင့် လမ်းတိုးတက်ပြုပြင်ခြင်း၊ ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ အသုံးစရိတ် အပေါ် သုံးသပ်ခြင်းတို့ ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ပါတယ်။ အားနည်းချက်များမြင်တွေ့နေရသော်လည်း အဖွဲ့၏အစေခံများကို အဲဒီအထဲမှာပါ/မပါ ကျွန်တော်တို့က မသိရပါဘူး။ ဒါကြောင့်မို့လို့ နိုင်ငံသူ နိုင်ငံသားများသိစေရန်၊ ပွင့်လင်းမြင်သာစွာဆောင်ရွက်ရန် နည်းလမ်းကို ရှာရပါမယ်။ အထက်ဖော်ပြ ပါအားနည်းချက်များကို ပြင်ဆင်ရန်အချက်များကို ဆောင်ရွက်ပေးရန်ကတော့ အဓိကဝန်ကြီးဌာနမှ ကြီးကြပ်ဆောင်ရွက်သင့်ပါတယ်။ လမ်းပိုင်းများထိန်းသိမ်းရာမှာ လမ်းများမပျက်စီးစေရန် ကြိုတင် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းပေးရန်လိုအပ်ခြင်း၊ လမ်းများပျက်စီးပါက ချက်ချင်းပြုပြင်ပေးရန်လိုအပ်ခြင်း၊ လမ်းမကြီးများတွင် အကျယ် ၄၈ ပေရှိသော်လည်း တံတားများမှာ ၁၈ ပေခန့်သာရှိသဖြင့် မော်တော်ယာဉ်များအန္တရာယ်ရှိစေခြင်း၊ တံတားများပြင်ဆင်ဆောက်လုပ်ပေးရန်နှင့် ဥပမာ-ချောက်မြို့- ငွေချိုလမ်းမကြီးမှာ ဘေးဝဲယာတွေမှာ ကုက္ကိုပင်ခြောက်တွေအများကြီးဟာ လျှပ်စစ်ကြိုးများနှင့် နေအိမ်များအနီးမှာရှိနေသဖြင့် အန္တရာယ်မဖြစ်စေရန် ကြိုတင်ခုတ်ပေးရန်လိုအပ်ခြင်းတို့ကို အကြံပြု ပါတယ်။ လေးစားအပ်ပါသော လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အဆိုရှင်တင်သွင်းထားတဲ့ B.O.T စနစ်ပါ စာချုပ်ပါစည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ခြင်းရှိ/မရှိစိစစ်၍ အရေးယူဆောင်ရွက်ပေးရန် နှင့် ပီပီပြင်ပြင် ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများဖြစ်ပေါ်လာစေရန် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်းအဆိုကို ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကြီးမှ အတည်ပြုပေးနိုင်ရန် အကြံပြုတင်ပြအပ်ပါ တယ်။ အားလုံးကိုကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ကျောက်ဖြူမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဘရှိန် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဘရှိန်(ကျောက်ဖြူမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ ရခိုင်ပြည်နယ်၊ ကျောက်ဖြူမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဘရှိန် ဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားအပ်တဲ့ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးကျော်ဆွေဝင်းရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ လမ်းတံတားစတဲ့ အခြေခံအဆောက်အအုံတွေဟာ အင်မတန်လိုအပ်ပါတယ်။ လိုအပ်တဲ့အပြင် ကောင်းမွန်ဖို့လည်း လိုအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ဒီမှာ အဆိုရှင်က တင်ပြထားတာက B.O.T စာချုပ်ဆိုတာ အနည်းဆုံးနှစ် ၄၀ သက်တမ်းရှိတဲ့ နှစ်ရှည်စာချုပ်တွေဖြစ်တဲ့အတွက် တိုင်းပြည်ရဲ့စီးပွားရေးနှင့် ပြည်သူလူထုရဲ့စီးပွားရေးအပေါ် ပစ္စုပ္ပန်တွင် သာမက နောင်နှစ်ပေါင်းများစွာအထိ နိစ္စဓူဝ အကျိုးသက်ရောက်မှု ရှိနေမယ့် စာချုပ်တွေဖြစ်ကြောင်း၊ စာချုပ်ပါကတိတွေကို လိုက်နာမှုပျက်ကွက်တဲ့ကုမ္ပဏီတွေကို အရေးယူမှု အားနည်းချက်တွေရှိခဲ့ကြောင်း၊ ဒီကိစ္စတွေနဲ့ပတ်သက်ပြီး ခေတ်အဆက်ဆက်အားနည်းမှုတွေရှိခဲ့ကြတဲ့ အစိုးရတွေကို ပြစ်တင်ပြောဆိုနေကြရုံနဲ့မပြီးကြောင်း၊ ရှေ့မှာဖြစ်ပေါ်ခဲ့တဲ့အားနည်းချက်၊ လစ်ဟာချက်၊ ပျက်ကွက်ချက်တွေကို သင်ခန်းစာယူပြီး နိုင်ငံတော်နှင့် နိုင်ငံသားများအကျိုးအတွက်နှင့် လုပ်သင့်တဲ့ စီမံထိန်းချုပ်မှုတွေ၊ လိုအပ်တဲ့အရေးယူဆောင်ရွက်မှုတွေ အမြန်ဆုံးကုသပေးမှုတွေဟာ အလွန်အရေးကြီးကြောင်း ထောက်ပြခဲ့ပါတယ်။ ဒါအင်မတန်အရေးကြီးတဲ့အချက်တွေဖြစ်ပါတယ်။ အမှားတစ်ခုကို ပြစ်တင်ပြောဆိုငြင်းယူနေရုံနဲ့ အဖြေထွက်မလာပါဘူး။ အားနည်းချက်၊ လစ်ဟာချက်၊ ပျက်ကွက်ချက်တွေကို အမြန်ဆုံးစိစစ်ဖော်ထုတ်ပြီး ကုစားမှုတွေကို အမြန်ဆုံး အရေးယူဆောင်ရွက်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုအရေးယူဆောင်ရွက်တဲ့အခါ B.O.T စာချုပ်ပေါ်မှာ ရေးသားထားတဲ့ အချက်အလက်တွေအပြင် မြေပြင်မှာတကယ်တည်ရှိနေတဲ့ အခြေအနေအချက်အလက်တွေကိုလည်း အလေးထားစိစစ်ဖို့လိုအပ်တယ်ဆိုတဲ့အချက်ကို ကျွန်တော်တို့ဒေသက ဖြစ်ရပ်တစ်ခုနဲ့ ဆက်စပ်ပြီးတော့ ထောက်ပြဆွေးနွေးလိုပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့ရခိုင်ပြည်နယ်နှင့် ပြည်မကိုဆက်သွယ်ထားတဲ့လမ်းတွေ အနက်က ပြည်-တောင်ကုတ် ၁၀၂ မိုင်ရှည်လျားတဲ့လမ်းဟာ အရေးကြီးတဲ့လမ်းမကြီးတစ်ခုဖြစ်ပါတယ်။ တောင်ပေါ်လမ်းဖြစ်သော်လည်း သဲနုမြေဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် မိုးများတဲ့ကျွန်တော်တို့ဒေသမှာ လမ်းအပျက်အစီးအင်မတန်များပါတယ်။ လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်တယ်ဆိုတာထက် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းတယ်ဆိုတဲ့အဆင့်နဲ့ပဲ နှစ်ပေါင်းများစွာ ဒီလမ်းကို အသုံးပြုခဲ့ကြရပါတယ်။ ၂၀၁၀ ခုနှစ်မှာ ရခိုင်တိုင်းရင်းသားကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်တဲ့ နေလသစ္စာကုမ္ပဏီတစ်ခုကို နှစ် ၄၀ B.O.T စာချုပ်နဲ့ ဒီလမ်းပိုင်းကို ငှားရမ်းလုပ်ကိုင်စေခဲ့ပါတယ်။ နေလသစ္စာကုမ္ပဏီက တာဝန်ယူလုပ်ဆောင်တဲ့ကာလမှာ လမ်းအခြေအနေဟာ ယခင်ကထက် တိုးတက်လာတယ်လို့ပြောနိုင်ပါတယ်။ လမ်းကျယ်လာတယ်။ မြင်ကွင်း ကောင်းလာတယ်။ ကတ္တရာလမ်းပိုများလာတယ်။ ဒါပေမဲ့ မိုးများတော့ နှစ်စဉ်လမ်းပျက်တာတွေတော့ ရှိပါတယ်။ ကျွန်တော်ဆွေးနွေးလိုတာကတော့ ဒီအချက်တွေမဟုတ်ပါဘူး။ B.O.T စနစ်နဲ့ ငှားရမ်းလိုက်တဲ့ ဒီလမ်း ၁၀၂ မိုင်ဟာ မြေပြန့်ပိုင်းနဲ့ တောင်ပေါ်ပိုင်းဆိုပြီးတော့ နှစ်ပိုင်းရှိပါတယ်။ ပြည်- ဥသျှစ်ပင်အပိုင်း ၂၁ မိုင်က မြေပြန့်ဖြစ်ပြီး ကျန်တဲ့မိုင် ၈၀ က တောင်ပေါ်လမ်းဖြစ်ပါတယ်။

လက်ရှိကာလမှာ နေလသစ္စာကုမ္ပဏီက B.O.T စာချုပ်ပါစည်းကမ်းတွေကို နိုင်ငံတော်သို့ ပြန်လည်ပေးအပ်မယ်ဆိုတာ သိရှိရပါတယ်။ ဘာကြောင့်လဲဆိုတော့ အရှုံးပေါ်တယ်၊ လုပ်ငန်းမနိုင်မနင်း ဖြစ်တယ်ဆိုတာတွေ ပါပါတယ်။ နောက်ပြီး နိုင်ငံတော်က အတိုးမဲ့ရမယ်လို့ချေးယူခဲ့တဲ့ငွေလည်း နှုတ်ကတိရှိပေမဲ့ တကယ်ပြန်ဆပ်တဲ့အခါ ဒီငွေတွေကို အတိုးအဖြစ်နဲ့ပဲ သတ်မှတ်ခံရတယ်ဆိုတာလည်း ရှိပါတယ်။ ဒါ့အပြင် မြေပြင်မှာဖြစ်ပေါ်နေတဲ့ အခြေအနေအချက်အလက်များကို ဆက်လက်တင်ပြပါ မယ်။ ငှားရမ်းတဲ့လမ်းတွေ အသုံးပြုခကို တစ်နိုင်ငံလုံးအတိုင်းအတာနဲ့ တစ်ပြေးညီကောက်ခံတယ်လို့ သိရပါတယ်။ ယာဉ်သွား၊ ယာဉ်လာများတဲ့နေရာတွေမှာ ငွေပိုရမယ်။ ယာဉ်သွား၊ ယာဉ်လာနည်းတဲ့ နေရာတွေမှာ ငွေရနည်းမယ်။ ငွေရနည်းပေမဲ့ လမ်းကို ပိုကောင်းအောင်လုပ်ရင်တော့ ရှုံးမှာပဲခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ပြည်-တောင်ကုတ် B.O.T လမ်းမှာ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်အရ ဥသျှစ်ပင်- တောင်ကုတ်လမ်းအပိုင်းမှာ တစ်နေ့ ယာဉ်အစီးရေ ၄၀၀ သတ်မှတ်ထားပေမဲ့ တကယ် လက်တွေ့မှာ တစ်နေ့မှာ ယာဉ်အစီးရေ ၅၀ ခန့်သာ ရှိတယ်လို့သိရပါတယ်။ နောက်ပြီး ပြည်- တောင်ကုတ်လမ်းမှာ ယာဉ်စီးရေ ၄၀၀ သတ်မှတ်တဲ့နေရာမှာ ယာဉ်စီးရေ ၅၀ သာရှိတယ်။ ပြည်- ဥသျှစ်ပင် ၂၁ မိုင်မှာ တစ်နေ့ယာဉ်အစီးရေ ၈၀၀ သတ်မှတ်ပေမဲ့ တကယ်လက်တွေ့မှာ စီးရေ ၂၅၀ ကျော်ကျော်သာ ရှိတယ်ဆိုတာ သိရပါတယ်။ ဆိုလိုတာက စာချုပ်ပါသတ်မှတ်ရည်မှန်းချက်က အလွန်များပြီး မြေပြင်တကယ်ဖြစ်ပေါ်နေတဲ့ ယာဉ်အသွားအလာက အလွန်နည်းနေတယ်ဆိုတာ ဖြစ်ပါတယ်။ နိုင်ငံ့ခေါင်းဆောင်တွေက တိုင်းရင်းသားလုပ်ငန်းရှင်တွေကိုအားပေးလိုတဲ့အတွက်ပဲ ဖြစ်ဖြစ်၊ တိုင်းရင်းသားလုပ်ငန်းရှင်တွေကို လုပ်ကိုင်ခွင့်ပေးလိုက်လို့ရှိရင် မိမိဒေသအတွက် ပိုမို အလေးထားလုပ်ကိုင်ကြမယ်လို့ မျှော်လင့်တာပဲဖြစ်ဖြစ် ရှိကောင်းရှိပါလိမ့်မယ်။ ဒါပေမဲ့ လက်တွေ့မှာ ကွာဟချက်တွေများလွန်းနေပါတယ်။ တာဝန်သိတဲ့လုပ်ငန်းရှင်အနေနဲ့ များစွာဆုံးရှုံးနစ်နာမှုတွေရှိနိုင် တယ်။ ဒီလိုလူတွေကို ကုစားမှုတွေလုပ်ပေးရမှာဖြစ်တယ်ဆိုတဲ့အချက် တွေ့ရပါတယ်။ ကျွန်တော့် အနေနဲ့ အဆိုကိုထောက်ခံဆွေးနွေးလိုတာကတော့ B.O.T စနစ်နဲ့ ငှားရမ်းထားတဲ့လမ်းတွေကို လုပ်ကိုင်တဲ့အခါ တာဝန်မယူ၊ တာဝန်မခံ၊ လိုက်နာမှုမရှိသူများကို ဖယ်ရှားမှုတွေပြုလုပ်ရမှာ ဖြစ်သလို လုပ်ငန်းအောင်မြင်စေရန်အတွက် တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုဖြင့်တဲ့လုပ်ငန်းရှင်တွေကို အားပေးကူညီ မြေတောင်မြှောက်ပေးခြင်း ပြုလုပ်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုနည်းသော်လည်းပဲ ဒီလူတွေကို ထိန်းကျောင်းတည့်မတ်ခြင်းများပြုလုပ်ပေးရမယ်ဆိုတာကို ထောက်ပြဆွေးနွေးရင်း နိဂုံးချုပ်အပ်ပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဒေးဒရဲမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဒေါ်ခင်ညို ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာဒေါ်ခင်ညို(ဒေးဒရဲမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစာအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်

ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ကိုယ်စားလှယ်များအားလုံး မင်္ဂလာပါရှင်။ ကျွန်မကတော့ ဒေးဒရဲမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဒေါ်ခင်ညို ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်မအနေနဲ့ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးကျော်ဆွေဝင်း အဆိုတင်သွင်းထားတဲ့ ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းမှာ B.O.T စာချုပ်ဖြင့် ဆောင်ရွက် လျက်ရှိသောလမ်းမကြီးများသည် စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းအတိုင်းလိုက်နာခြင်းရှိ/မရှိ စိစစ်ပြီး တာဝန်ကျေမှု၊ တာဝန်ခံမှုမရှိသူများကိုအရေးယူထိန်းခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်နှင့်ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းသည့် Public Private Partnership (P.P.P)ဟု ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများဖြစ်ပေါ်စေရန်အဆိုကို

ဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်မရဲ့ဒေသက ပြည်သူများကလည်း ဒီဥစ္စာကို အင်မတန်စိတ်ဝင်စားကြပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ ရွာတစ်ရွာ၊ မြို့တစ်မြို့၊ တိုင်းပြည်တစ်ပြည်ကောင်းဖို့ဟာ တို့တက်ဖို့ဟာ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးဟာအရေးကြီးပါတယ်။ အရေးကြီးသောကဏ္ဍမှာရှိနေပါတယ်။ နိုင်ငံရေး တည်ဆောက်ရေးကာလမှာ ပိုပြီးအရေးကြီးတာအားလုံးသိပါတယ်။ ပြည်သူလူထုရဲ့ ကျန်းမာရေး၊ ပညာရေး၊ လူမှုရေး၊ စီးပွားရေးစသည့်ကိစ္စရပ်များ သွားလာဆောင်ရွက်တာ များပြားတဲ့အတွက်မို့လို့ ဒီလမ်းပန်းချောမွေ့မှုဟာ အင်မတန်အရေးကြီးပါတယ်။ နိုင်ငံတော်ကလည်း လမ်းများကိုတည်ဆောက်ပေးနေပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ဘတ်ဂျက်နဲ့လိုအပ်ချက်နဲ့မမျှလို့ နိုင်ငံတော်အနေနဲ့ ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီ များနှင့် ပူးပေါင်းပြီး Public Private Partnership အဖြစ်ပူးပေါင်းပြီးတော့ B.O.T စာချုပ်များ ချုပ်ဆိုပြီးတော့ အစိုးရပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိတဲ့အခါမှာ စံချိန်စံညွှန်းတည်ဆဲများကို ပြုပြင်ခြင်း၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့်ညှိနှိုင်းပြီး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရပါတယ်။ သတ်မှတ် စံချိန်အတန်းစားလုပ်ပြီးမှသာ B.O.T ဂိတ်များကို လွှဲပြောင်းပေးပါတယ်။ တည်ဆောက်ဆဲကာလမှာတော့ လွှဲပြောင်းမပေးသေးပါဘူး။ စာချုပ်ကာလကို ကျွန်မတို့ပိုင်းမှာတော့ ၄၅ နှစ်ချုပ်ပြီးတော့ တည်ဆောက်ဆဲကာလ သုံးနှစ်၊ နောက် ပထမငါးနှစ်ကို ကင်းလွတ်ခွင့်ပေးပြီးတော့ နောက်ပိုင်း ကစပြီးတော့ ၁၀ နှစ်တစ်ကြိမ်၊ ၁၀ နှစ် တစ်ကြိမ် ၅ ရာခိုင်နှုန်း၊ ၅ ရာခိုင်နှုန်းတိုးပြီးတော့ ၄၅ နှစ်အထိ ကောက်ခွင့်ပေးပြီးတော့ တကယ်လို့ အဲဒီအချိန်မှာ အကျိုးအမြတ်မရှိသေးဘူးဆိုရင်လည်း နောက်ထပ် ၁၀ နှစ်တိုးခွင့်ရှိပါတယ်လို့ စာချုပ်ထဲမှာ တွေ့ရပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒီကုမ္ပဏီတွေအနေနဲ့လည်း သူတို့အနေနဲ့ သဘောတူလို့ စာချုပ်ချုပ်ထားပြီးသားဖြစ်တဲ့အတွက် ဒီလမ်းပိုင်းကိုတော့ တာဝန်ကျေအောင်တော့ လုပ်ပေးသင့်တယ်လို့ ကျွန်မအနေနဲ့ယူဆပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ လမ်းဦးစီးဌာန ဆောက်လုပ်နေတဲ့လမ်းအားလုံးပေါင်း ၂၅၇၃၃ မိုင်ရှိပြီးတော့ B.O.T နဲ့ဆောက်လုပ်ပေးတဲ့လမ်းပိုင်းက ၆၃ ပိုင်းရှိပြီး အဖွဲ့ပေါင်း ၂၆ ဖွဲ့ကနေပြီးတော့ မိုင်ပေါင်း ၃၂၅၅ နဲ့ ဆောင်ရွက်နေပါတယ်။ ကျွန်မတို့ဒေသပိုင်းနှင့် သက်ဆိုင်တဲ့ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းမှာဆိုလို့ရှိရင် ဒလ၊ ကွမ်းခြံကုန်း၊ တစ်ဆက်တည်း ဒေးဒရဲ၊ ဖျာပုံ၊ ကျိုက်လတ်လမ်းအထိ ဆက်သွယ်တဲ့လမ်းမကြီးတစ်ခု ရှိနေပါတယ်။ ဒီ ဒလ၊ ကွမ်းခြံကုန်းကနေတစ်ဆင့် ဧရာဝတီမြစ်ကူးတံတားနှင့် လမ်းကြောင်း တစ်လျှောက်မှာဆိုလို့ရှိရင် ဒလကနေကွမ်းခြံကုန်းအထိ လမ်းမဆုံးပေမဲ့ ကွမ်းခြံကုန်းကအထွက် ဒေးဒရဲဘက်မှာဆိုလို့ရှိရင်တော့ အတော်ကိုလမ်းဆုံးပါတယ်။ ကျေးဇူးပြုပြီး Power Point အသုံးပြု ခွင့်ပေးပါရဲ့။

ဒါက ကျွန်မတို့ ဒေးဒရဲ ၊ ကွမ်းခြံကုန်းကနေ ဒေးဒရဲကိုသွားတဲ့ လမ်းမှာရှိတဲ့ ကျွန်မ ဒီလ ၃ ရက်နေ့ကသွားခဲ့တဲ့ အခြေအနေဖြစ်ပါတယ်။ လမ်းအခြေအနေက အခုလိုမျိုးပဲ ဆိုးနေတာက နှစ်ပေါင်း ၃၀ လောက်ရှိပြီ။ ကျွန်မတို့ငယ်စဉ်ကတည်းက လမ်းကဆိုးလိုက်၊ ပြန်ပြင်လိုက်၊ အပေါ်ယံ ဖြူးလိုက်၊ လေး၊ ငါး၊ ခြောက်လလောက်ကောင်းသွားလိုက်၊ ပြန်ပျက်လိုက်၊ ပြန်ကောင်းသွားလိုက်နဲ့ လက်ရှိအခြေအနေအထိ ဒီလိုပဲဖြစ်နေပါတယ်။ ဒီဥစ္စာကို ကျွန်မတို့ ကားသမားတွေကလည်း ကျွန်မတို့ ကားစီးတဲ့အခါ အတော်မျက်နှာပူရပါတယ်။ ကိုယ်စားလှယ်တွေက မပြောဘူးလားဆိုပြီးတော့ ကျွန်မတို့ကို ပြောကြပါတယ်။ သူတို့ကလည်း ဒီလမ်းပိုင်းအတွက် ကံဘွဲကနေပြီးတော့ ဂိတ်ကြေး

ကောက်လိုက်ပါတယ်။ ဂိတ်ကြေးကောက်ပြီးတော့ ဂိတ်ကြေးလည်းသူတို့ပေးရဲ့သားနဲ့ လမ်းကို မကောင်းဘူး။ ကောင်းအောင်လုပ်မပေးနိုင်ဘူးလားဆိုပြီးတော့ ကျွန်မတို့ကိုလည်း အပြစ်တင် ပြောဆိုကြပါတယ်။ ပြီးတော့ ကျွန်မတို့အနေနဲ့လည်း ဒီကိစ္စမှာ တာဝန်ရှိနေသလို ခံစားရပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ဒီလို B.O.T စနစ်နဲ့သဘောတူပြီး ဆောင်ရွက်ထားတယ်ဆိုလို့ရှိရင်လည်း ဒီလမ်းလေး တွေကို ကူညီပြီးတော့ ကောင်းအောင်အစိုးရဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ ကုမ္ပဏီနဲ့ အစိုးရကကြီးကြပ်ပြီးတော့ ဒီလမ်းလေးကို ပြန်လည်ကောင်းမွန်အောင်လုပ်ပေးပါလို့ တိုက်တွန်းရင်းနဲ့ ကျွန်မအနေနဲ့ ဆန္ဒပြု ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသည့်အဆိုနှင့်စပ်လျဉ်၍ သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းဝင်က ပြန်လည်ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၉ ဖြစ်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ပြန်လည်ရှင်းလင်း ဆွေးနွေးရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးကျော်လင်း(ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေဖြင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဦးကျော်ဆွေဝင်းမှ တင်သွင်းထားတဲ့ ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်တစ်ဝန်းတွင် B.O.T (Build, Operate, Transfer) စာချုပ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသော လမ်းမကြီးများ သည် နိုင်ငံတော်နှင့်ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသော စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက် ကြခြင်းရှိ/မရှိစိစစ်၍ တာဝန်ကျေ၊ တာဝန်ခံမှုမရှိသူများကို အရေးယူဆောင်ရွက်မှုများပြုလုပ်ရန်နှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း လိုက်နာလာစေရေးစီမံခန့်ခွဲထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းသည့် P.P.P(Public Private Partnership) ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုစနစ်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ် လာစေရန် ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်းအဆိုနှင့်ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် အဆိုရှင် တင်သွင်းသွားတဲ့ B.O.T ကိစ္စရပ်များနှင့်ပတ်သက်သောအဆိုကို မူအားဖြင့် ထောက်ခံပါကြောင်း ဦးစွာ ပထမတင်ပြလိုပါတယ်။ Power Point ဖြင့် ရှင်းလင်းခွင့်ပြုပါရန် တင်ပြအပ်ပါတယ်။ B.O.T စနစ်နဲ့ ပတ်သက်၍ အနည်းငယ်ရှင်းလင်းခွင့်ပြုပါရန် တင်ပြအပ်ပါတယ်။ B.O.T (Build, Operate and Transfer) စနစ်ဆိုသည်မှာ ၁၉၉၆ ခုနှစ်တွင် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး တော့ P.P.P(Public Private Partnership) Program တွင်ပါဝင်သော B.O.T စနစ်ကို ထိုစဉ် အခါက မန္တလေး-လားရှိုး-မူဆယ်-နမ့်ခမ်းလမ်းပိုင်းအား ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီသို့ တာဝန်ယူဆောင်ရွက် စေခဲ့ပါတယ်။ ဆက်လက်ပြီး ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်း၊ ရန်ကုန်-ဘုရားကြီး-မော်လမြိုင်လမ်း၊ ရန်ကုန်- ပြည်လမ်း၊ စစ်ကိုင်း-မုံရွာလမ်းစသည်ဖြင့် ကျန်လမ်းပိုင်းများကို ၂၀၀၀ ပြည့်နှစ်မှာ စတင်ခွင့်ပြုခဲ့ ပြီးတော့ ယခု အချိန်မှာတော့ BOT ကုမ္ပဏီပေါင်း ၂၅ ဖွဲ့ဖြင့် မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံးရှိ လမ်းမိုင်ပေါင်း ၃၀၂၅ မိုင်ခန့်ကို တာဝန်ယူပြီး Operation လုပ်နေတဲ့ အခြေအနေဖြစ်ပါတယ်။

Build, Operate and Transfer စနစ်ဖြင့် ချုပ်ဆိုသော စာချုပ်ကို အခြေခံပြီးကြည့်မယ် ဆိုရင် Public ကုမ္ပဏီများက မိမိတို့၏ အရင်းအနှီးကို ဦးစွာစိုက်ထုတ်၍ လမ်းဖောက်လုပ်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ပြီးလျှင် သက်ဆိုင်ရာတိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့၏ သဘောတူညီမှုဖြင့် ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနမှ Public နှုန်းနဲ့ လမ်းအသုံးပြုခကောက်ခံခွင့်ပေးရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ သတ်မှတ်ထားသော Operate ကာလပြီးဆုံးသွားရင် နိုင်ငံတော်သို့ အဆိုပါလမ်းကို ပြန်လည် လွှဲပြောင်းပေးရမည့် Transfer စနစ်ဖြစ်ပါတယ်။ Public ကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် လမ်းပိုင်းများ တည်ဆောက်ရာတွင် သတ်မှတ်ထားသောအချိန်ကာလအတွင်း ပြီးစီးသွားမှသာ သက်ဆိုင်ရာ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့၏ ခွင့်ပြုချက်ဖြင့် Public နှုန်းနဲ့ ကောက်ခံခွင့်ပြုပေးရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ အကယ်၍ သတ်မှတ်ထားတဲ့အချိန်အတွင်းမှာမပြီးသေး၍ ကုမ္ပဏီအနေဖြင့် အကျိုးအကြောင်းတင်ပြပြီး ထပ်မံလျှောက်ထားလာမယ်ဆိုလျှင် ထပ်တိုးအချိန်ကာလကို တိုးမြှင့်ပေး ရမယ်လို့ B.O.T စာချုပ်မှာ ဖော်ပြထားပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန B.O.T စနစ်ရဲ့ အားနည်းချက်တစ်ခုကို ဦးစွာတင်ပြလိုပါတယ်။ B.O.T ကုမ္ပဏီများကို စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်း အတိုင်းမဆောင်ရွက်နိုင်လျှင် ပြန်လည်သိမ်းယူဖို့ဆိုတဲ့ကိစ္စ ဖြစ်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနအနေဖြင့် B.O.T စာချုပ်ချုပ်ဆိုပြီး စာချုပ်ပါစည်းကမ်းချက်အတိုင်း မလိုက်နာတဲ့အတွက် ၂၀၀၆ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၆ ခုနှစ်အထိ (၁၀)နှစ်တာကာလအတွင်းမှာ ကုမ္ပဏီပေါင်း ၂၃ ခု၊ လမ်းပိုင်း ၃၂ ခုကို ပြန်လည်သိမ်းဆည်းခဲ့ပြီးဖြစ်ပါတယ်။ Power Point တွင် အသေးစိတ်ရှင်းလင်းတင်ပြထားပါတယ်။ ဒီလို သိမ်းဆည်းနိုင်ခဲ့တဲ့အကြောင်းကတော့ ကုမ္ပဏီများမှ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနဲ့ B.O.T စာချုပ်ချုပ်ဆိုပြီး စတင်တည်ဆောက်ဆဲကာလအတွင်းမှာပဲ အောင်မြင်အောင်မဆောင်ရွက်နိုင်သော ကုမ္ပဏီများကို ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စီမံခန့်ခွဲရေးကော်မတီအစည်းအဝေးဖြင့် ဆုံးဖြတ်ခဲ့ပြီး တော့ မိမိတို့ဝန်ကြီးဌာနတစ်ခုတည်းရဲ့ အခွင့်အာဏာဖြင့် သိမ်းဆည်းနိုင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဘာကြောင့်လဲဆိုလို့ရှိရင်တော့ အဲဒီအချိန်မှာက MIC ခွင့်ပြုမိန့်၊ MIC အတည်ပြုမိန့်ကို ကုမ္ပဏီများ မရရှိသေးပါဘူး။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနဲ့ပဲ ချုပ်ဆိုထားတဲ့စာချုပ်အရ ကျွန်တော်တို့ဝန်ကြီး ဌာနရဲ့ အခွင့်အာဏာနဲ့ပဲ ကျွန်တော်တို့သိမ်းဆည်းနိုင်ခဲ့တဲ့လမ်းပိုင်း ၃၂ လမ်း ဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ သို့သော်လည်းပဲ အဆိုပါ B.O.T စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက် သော ကုမ္ပဏီများသည် သတ်မှတ်ကာလတွင် လုပ်ငန်းများပြီးစီးပြီဆိုလျှင်တော့ သက်ဆိုင်ရာ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များရဲ့ ထောက်ခံချက်ဖြင့် B.O.T နှုန်းနဲ့ လမ်းအသုံးပြုခကောက် ခံခွင့်ရရှိပြီး အဲဒီအချိန်မှာဘဲ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်(MIC) ရဲ့ ခွင့်ပြုမိန့်ကို ထုတ်ပေး ခဲ့ပါတယ်။ MIC ရဲ့ ခွင့်ပြုမိန့်ထုတ်ပေးပြီးတဲ့အချိန်မှာတော့ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် အဆိုပါကုမ္ပဏီကို တိုက်ရိုက်အရေးယူလို့ မရနိုင်တော့ပါဘူးခင်ဗျား။ ကုမ္ပဏီကို အရေးယူမယ်ဆိုရင် MIC ကို ပထမဦးစွာတင်ပြရပါတယ်။ ဘာကြောင့်လဲဆိုတော့ MIC ရဲ့ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေ အခန်း(၁၄) ပုဒ်မ ၅၂ အရ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်သည် ခွင့်ပြုမိန့်ထုတ်ပေးထားသော လုပ်ငန်းရှင်များရဲ့လုပ်ငန်းများကို မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေအရ ကာကွယ်ပေးထားသော ကြောင့် ဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် တိုက်ရိုက်အရေးယူဆောင်ရွက်လို့မရနိုင်ခြင်း ဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုပါကိစ္စ နှင့်ပတ်သက်ပြီးတော့ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် ကော်မရှင်၏ခွင့်ပြုမိန့်ဖြင့် ဆောင်ရွက် လျက်ရှိသော လုပ်ငန်းများအား ကော်မရှင်သို့အသိပေးအကြောင်းကြားခြင်းမရှိဘဲ မိမိတို့ အစီအစဉ်

ဖြင့် အရေးယူခြင်းမပြုကြပါရန် ကော်မရှင်ဥပဒေများကိုကိုးကားပြီး မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကော်မရှင်မှ ညွှန်ကြားချက်ပေးပို့လာခဲ့ပြီးဖြစ်ပါတယ်။ အထက်ပါ MIC ရဲ့ ညွှန်ကြားချက်ထုတ်ပြန် ထားမှုများအရလည်းကောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေအရလည်းကောင်း ဝန်ကြီးဌာန အစီအစဉ်ဖြင့် B.O.T လုပ်ငန်းရှင်များကို တိုက်ရိုက်အရေးယူ၍မရပါကြောင်း တင်ပြလိုပါတယ်။

မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေ အခန်း(၁၄) ပုဒ်မ ၅၂ ဖြင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို အကာအကွယ် ပေးထားသောကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေအရ ကျွန်တော်တို့က အရေးယူမယ်ဆိုရင် ပထမဦးစွာ MIC သို့ တင်ပြရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ၎င်းနောက် MIC မှ ကုမ္ပဏီကို တွေ့ဆုံမေးမြန်း၍ အဆိုပါကုမ္ပဏီမှ ပြန်လည်ရှင်းလင်းတင်ပြချက်ပေါ်မူတည်ပြီး MIC ရဲ့ ဖြေကြားချက်ကို ပြန်လည်စောင့်ဆိုင်းရပါတယ်။ ၎င်းနောက် အငြင်းပွားမှုရှိလျှင် မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေအရ အနုညာတခုံရုံးမှာ နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အပြန်အလှန်ဖြေရှင်းသွားရမှာဖြစ်ပြီး ဒီလိုဖြေရှင်းရတဲ့အပိုင်းသည် အချိန်များစွာယူပြီး သွားရမယ့်အခြေအနေဖြစ်ပါတယ်။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဒီအချက်ကို World Bank လက်အောက်ခံ IFC အဖွဲ့အစည်းများ၏ Transport Specialists များစွာက ထောက်ပြခဲ့တဲ့အတွက် ကျွန်တော်တို့ဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၁၅ ရက်နေ့ နေပြည်တော် M Gallery Hotel ၌ VDB/LOI Law Firm အဖွဲ့ရဲ့ စီစဉ်ပေးမှုဖြင့် လမ်း/ တံတားများနှင့် ပတ်သက်သော B.O.T အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲကို ကျင်းပခဲ့ပါတယ်။ B.O.T အလုပ်ရုံ ဆွေးနွေးပွဲသို့ VDB /LOI Law Firm အဖွဲ့မှ ဥပဒေပညာရှင်များ၊ နိုင်ငံတကာဥပဒေပညာရှင်များ၊ Work Bank, IFC, ADB, JICA, KOICA အစရှိသော Development Partner များ၏ ကျွမ်းကျင် သူ ပညာရှင်များ၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်၊ အမျိုးသားလွှတ်တော်တို့မှ ကိုယ်စားလှယ်များ စုစုပေါင်း အင်အား ၂၅၀ ခန့် တက်ရောက်ခဲ့ပြီးတော့ အောင်မြင်စွာ ကျင်းပခဲ့ပါတယ်။ အဆိုပါ အလုပ်ရုံဆွေးနွေး ပွဲမှ အချက် ၃ ချက် အတည်ပြုနိုင်ခဲ့ပြီး အဲဒီအချက်တွေကတော့

(၁) B.O.T စနစ်နှင့်ပတ်သက်တဲ့ မူဝါဒများကို အသစ်ပြန်လည်ရေးဆွဲရန်။

(၂) စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းဥပဒေများကို အသစ်ပြန်လည်ရေးဆွဲရန်နှင့်

(၃) B.O.T စာချုပ်များကို ပြင်ဆင်ချုပ်ဆိုရန်တို့ ဖြစ်ပါတယ်။

အထက်ပါ အချက်သုံးချက်ကို P.P.P Law ရေးဆွဲမပြီးမီကာလအတွင်း ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနမှ ပြည်ထောင်စုရှေ့နေချုပ်ရုံး၏ သဘောတူညီချက်ဖြင့် ပြန်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ အစည်းအဝေးသို့တင်ပြ၍ အမြန်ဆုံးဆောင်ရွက်သွားရန်ကိုလည်း ထည့်သွင်းဆုံးဖြတ်ခဲ့ပါတယ်။ ဒါမှလည်း စာချုပ်ပါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းနဲ့ မကိုက်ညီသောကုမ္ပဏီတွေကို ထိရောက်စွာအရေးယူ လို့ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ သို့မဟုတ်ပါက လက်ရှိစာချုပ်များနဲ့ အရေးယူမယ်ဆိုရင် မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေအရ ကုမ္ပဏီများကို ချက်ချင်းအရေးယူနိုင်တဲ့အခြေအနေမရှိလို့ဘဲ ဖြစ်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ ယခုအခါ VDB Law Firm ဖြင့် ညှိနှိုင်းထားတဲ့ အချက်အလက် တွေကို ပြည်သူ့လွှတ်တော်၊ ပို့ဆောင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဆိုင်ရာကော်မတီသို့ တင်ပြထားပြီး ပြည်ထောင်စုရှေ့နေချုပ်ရုံး၏ သဘောတူညီချက်ရရှိပါကလည်း ပြည်ထောင်စုအစိုးရ အဖွဲ့သို့ ဆက်လက်တင်ပြပြီး အတည်ပြုနိုင်ရေးဆောင်ရွက်သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များကို ကျေးဇူးတင်ရှိရတဲ့အချက်ကိုတင်ပြလိုပါတယ်။ အဲဒါကတော့ လွန်ခဲ့တဲ့ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ ၁ ရက် မတိုင်မီမှာက B.O.T ရဲ့ လမ်းတွေဟာ အခြေအနေဆိုးပြီး ပြည်သူတွေအနေနဲ့ ငြိုငြင်မှုရှိခဲ့ပါတယ်။ ဒီကိစ္စကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များမှ လွှတ်တော်ကြီးမှာ မေးခွန်းတွေ မေးမြန်းခြင်း၊ သက်ဆိုင်ရာ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များကလည်း ဆွေးနွေးခြင်းတို့ဖြင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပြီး အဆိုပါ ပူးပေါင်းမှုများရဲ့ အားကိုယူပြီးတော့ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် သက်ဆိုင်ရာ B.O.T ကုမ္ပဏီများကို တင်းတင်းကြပ်ကြပ်စိစစ်ဆောင်ရွက်ခဲ့တဲ့အတွက် နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်း ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်းမကြီး (လမ်းဟောင်း)သည် လေးလမ်းသွားအဖြစ် အဆင့်မြှင့်အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါတယ်။ ထို့အတူ ရန်ကုန်-ကျိုက်ထို-ဘီးလင်း- သထုံလမ်းမကြီး၊ မန္တလေး- သီပေါ-လားရှိုး-မူဆယ်လမ်းမကြီးတွေကိုလည်း လေးလမ်းသွားတွေအဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ခဲ့ပါတယ်။ ယခုဆိုလျှင် ရန်ကုန်-ပြည်လမ်းကို လေးလမ်းသွားအဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်လျက်ရှိပြီးတော့ ကျန်လမ်းပိုင်း တွေကိုလည်း အဆင့်မြှင့်တင်နိုင်ဖို့အတွက် B.O.T ကုမ္ပဏီများကို တွန်းအားပေးပြီး လမ်းများအဆင့် မြှင့်တင်လာဖို့ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့တဲ့အတွက် နှစ်နှစ်တာကာလအတွင်းမှာတော့ B.O.T လမ်းတွေ တိုးတက်မှုရှိလာခဲ့ပါတယ်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၂၂ ရက်နေ့မှာ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရေးရာဆောင် (၂-၅)မှာ ရေးရာကော်မတီဥက္ကဋ္ဌများဖြစ်ကြတဲ့ ဦးအောင်မင်း၊ ဒေါ်ခင်စန်းလှိုင်၊ ဦးတင်မောင်ဝင်းတို့ ဦးဆောင်တဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနဲ့ B.O.T ကုမ္ပဏီ ၂၅ ဖွဲ့တို့ တွေ့ဆုံဆွေးနွေးပြီးတော့ B.O.T လမ်းများ တိုးတက်ရေးကိစ္စဆွေးနွေးခဲ့ကြပါတယ်။ ဒီလိုဆွေးနွေးပွဲသည် အလွန်အကျိုးရှိပြီး တော့ ထိရောက်မှု လျင်မြန်တာကို တွေ့ရပါတယ်။ နောင်တွင်လည်းပဲ မကြာခဏ ယခုလို Kick Off Meeting မျိုးကို လွှတ်တော်ရေးရာဆောင်များမှာ ကျင်းပပြီးတော့ ပိုမိုထိရောက်တဲ့ Outcomes တွေ ရရှိမှာဖြစ်ပါတယ်။ ယခင် ၁၉၉၆ ခုနှစ်ကတည်းက စတင်ပြီးဆောင်ရွက်ခဲ့တဲ့ B.O.T ကုမ္ပဏီများနှင့် ပတ်သက်ပြီးတော့ လေ့လာကြည့်ရင် အုပ်စုနှစ်စုတွေရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ပထမအုပ်စုကတော့ ကုမ္ပဏီ များမှ ဆောင်ရွက်လို၍ လျှောက်ထားပြီးတော့ ဆောင်ရွက်တဲ့လမ်းပိုင်းများနှင့် နောက်အုပ်စုတစ်စု ကတော့ ကုမ္ပဏီများကို နိုင်ငံတော်မှအတင်းအကြပ်ဆောင်ရွက်ဖို့ စေခိုင်းခြင်းအုပ်စုဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်လည်းပဲ ပြီးခဲ့တဲ့ ဇွန်လ ၁၅ ရက်နေ့ M Gallery မှာကျင်းပတဲ့ အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲကြီးမှာ VDB LOI အဖွဲ့ကနေပြီးတော့ Bankable Project များကိုသာ B.O.T စနစ်ဖြင့် ခွင့်ပြုရမည် ဆိုပြီးတော့ ထောက်ပြလာခြင်းဖြစ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ B.O.T များ ချုပ်ဆိုထားတဲ့စာချုပ်များသည် ခိုင်မာမှုအားနည်းသည့်အပြင် B.O.T ကုမ္ပဏီများကို မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေ အခန်း(၁၄) အပိုဒ် (၅၂)မှ ပြန်လည်အကာအကွယ်ပေးထားတဲ့အတွက် အဆိုပါ ဥပဒေနှင့်ဝန်ကြီးဌာနမှ ချုပ်ဆိုထားသည့်စာချုပ်သည် လိုက်လျောညီထွေမှုမရှိဘဲ ဖြစ်နေပြီးတော့ စာချုပ်ကတစ်မျိုး၊ ဥပဒေကတစ်မျိုးဖြင့် နှစ်ခု Contradict ဖြစ်နေမှုကို ဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲမှ ချမှတ်ထားတဲ့အတိုင်း B.O.T နှင့် ပတ်သက်တဲ့မူဝါဒများကို အသစ်ပြန်လည် ရေးဆွဲခြင်း၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းဥပဒေများကို အသစ်ပြန်လည်ရေးဆွဲခြင်း၊ B.O.T စာချုပ်များကို ပြင်ဆင်ချုပ်ဆိုပြီး တင်ပြသွားခြင်းတို့ကို ဦးစွာဆောင်ရွက်သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

အဆိုပါလုပ်ငန်းစဉ်များ ပြီးဆုံးသွားရင်တော့ စာချုပ်အတိုင်းမဆောင်ရွက်တဲ့ကုမ္ပဏီတွေကို မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေက ဖွင့်ဆိုထားပေမယ့် ဝန်ကြီးဌာနရဲ့ စည်းမျဉ်းဥပဒေတွေနဲ့ ချုပ်ဆို အရေးယူနိုင်တော့မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုအပိုဒ်ကိုလည်းပဲ စာချုပ်မှာ ထည့်သွင်းချုပ်ဆိုသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် B.O.T Task Force ဖွဲ့စည်းပြီးတော့ B.O.T လုပ်ငန်းတွေ အမြဲမပြတ်စစ်ဆေးကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီးတော့ ရှေ့ဆက်ပြီးတော့လည်း B.O.T လုပ်ငန်းတွေကို တိုးတက်အောင်မြင်ဖို့အတွက် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးများနဲ့ ညှိနှိုင်း ပေါင်းစပ်ကြပ်မတ်မှုအားကိုယူပြီးတော့ တိုးတက်အောင် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမှာဖြစ်တဲ့အတွက် ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးကျော်ဆွေဝင်း တင်သွင်းသွားတဲ့အဆိုကို ပြည်သူ့လွှတ်တော်မှ အတည်ပြုပေးနိုင်ပါရန် တင်ပြရင်းနှီးရုံးချုပ်အပ်ပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဝန်ကြီးအနေနဲ့ အကျယ်တဝင့်ရှင်းလင်းပေးတဲ့အတွက် များစွာကျေးဇူးတင် ပါတယ်။ ဝန်ကြီးရဲ့တင်ပြချက်အရ မိမိတို့ဆောင်ရွက်ခဲ့မှုများကို မိမိတို့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ က ဆက်လက်စောင့်ကြည့်သွားရမှာဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အဆိုရှင်ရဲ့သဘောထားပြောပါ။

ဦးကျော်ဆွေဝင်း(ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီနေ့ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကြီးမှာ ပြည်သူတွေရဲ့ အကျိုး၊ နိုင်ငံတော်ရဲ့အကျိုးနဲ့တကွ အများပြည်သူလမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးအတွက် တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်နေကြတဲ့ လုပ်ငန်းရှင်များပါမကျန် အားလုံးအကျိုးစီးပွားရှိစေဖို့ ရှုထောင့်မျိုးစုံက ဝိုင်းဝန်း ဆွေးနွေးကြတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးများအားလုံးကို လှိုက်လှိုက်လဲ့လဲ့ကျေးဇူးတင်ရှိ ပါကြောင်း၊ ဒါ့အပြင် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေတဲ့ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနက အကျယ်တဝင့်ရှင်းလင်း ထောက်ခံအကြံပြုတင်ပြသွားတာတွေကိုလည်း အထူးပဲကျေးဇူးတင်ရှိကြောင်းပြောကြားလိုပါတယ်။ ဒီနေ့ ကျွန်တော်တင်ပြတဲ့အဆိုရယ်၊ ထောက်ခံချက်ရယ်၊ ဒီနေ့ဆွေးနွေးသွားတဲ့ကိုယ်စားလှယ်တွေရဲ့ ဆွေးနွေးချက်တွေအားလုံးဟာ ပြည်သူတွေ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနနဲ့ လုပ်ငန်းရှင်တွေအားလုံး အတွက် အကောင်းဆုံးဖြစ်အောင် ပြန်စဉ်းစားနိုင်ဖို့ဖြစ်ပါတယ်။ ဘယ်သူ့ကိုမှ ထိခိုက်စေချင်တဲ့ သဘောဆန္ဒမရှိပါဘူး။ အားလုံးဟာ ပြောင်းလဲချိန်တန်ပြီလို့ပြောပြီးရောက်လာတဲ့ ဒီနေ့လွှတ်တော်နဲ့ ဒီနေ့အစိုးရကို နောက်ကို အားလုံး Win-Win Situation ဖြစ်ဖို့ ရည်ရွယ်တဲ့အတွက် လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်ရဲ့အဆိုကို အတည်ပြုပေးဖို့ လေးစားစွာတင်ပြတောင်းဆိုအပ်ပါတယ် ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဦးကျော်ဆွေဝင်း၊ ကော့မှူးမဲဆန္ဒနယ် က တင်သွင်းသွားတဲ့အဆိုကို ကိုယ်စားလှယ် ၁၇ ဦးက ဆွေးနွေးပြီး ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက အဆိုအား အတည်ပြုသင့်ကြောင်း ရှင်းလင်းခဲ့ပါတယ်။ အဆိုရှင်ကလည်း အတည်ပြုပေးရန် ရှင်းလင်း ပြောကြားသွားပါတယ်။ ဒါ့ကြောင့် ဒီအဆိုနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး အတည်ပြုရန် လွှတ်တော်က သဘောတူ ပါသလားခင်ဗျား။

[သုံးကြိမ်တိုင်တိုင်မေးမြန်းပါသည်။ လွှတ်တော်က သဘောတူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ သဘောမတူတဲ့သူ ရှိပါသလားခင်ဗျား။ သဘောမတူသူမရှိတဲ့အတွက် ဦးကျော်ဆွေဝင်း တင်သွင်းတဲ့အဆိုကို လွှတ်တော်ကအတည်ပြုကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ရပ်နားကြောင်းနှင့် အစည်းအဝေး သတ္တမနေ့ ဆက်လက်ကျင်းပမည့် နေ့ရက်နှင့်အချိန်ကိုကြေညာခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အစီအစဉ် ၁၀ ဖြစ်ပါတယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ကိုရပ်နားပါမယ်။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး သတ္တမနေ့ကို ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လ ၈ ရက် (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့) နံနက် ၁၀ နာရီအချိန်မှာ ဆက်လက်ကျင်းပမှာဖြစ်ကြောင်းနဲ့ ယနေ့အစည်းအဝေး ပြီးဆုံးကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

အချိန်၊ ၁၃း၃၅။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌ ပြန်လည်ထွက်ခွာပါပြီခင်ဗျား။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ အားလုံးထွက်ခွာနိုင်ပါပြီခင်ဗျား။

[ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ကို ၁၃း၃၅ နာရီ အချိန်တွင် ရပ်နားပါသည်။]

ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် နဝမပုံမှန်အစည်းအဝေး ဆဌမနေ့ (၆.၈.၂၀၁၈) ရက်နေ့တွင်
မေးမြန်းဖြေကြားခဲ့သည့် ပုဂ္ဂိုလ်များ

pyithu.hluttaw.mm



U Khin Maung Cho

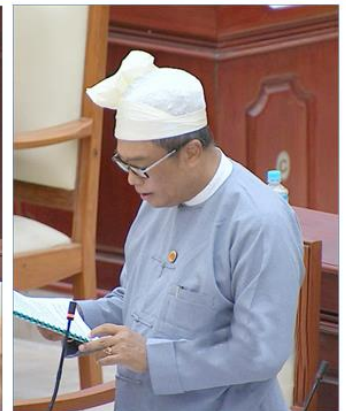


U Myo Zaw Aung

pyithu.hluttaw.mm



U Khin Maung Latt

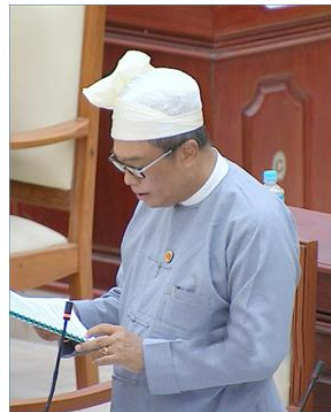


U Kyaw Linn

pyithu.hluttaw.mm



U Pe Than



U Kyaw Linn

pyithu.hluttaw.mm



U Kyaw Linn



U Nay Linn Aung

pyithu.hluttaw.mm



U Kyaw Linn



U Kyaw Myint

pyithu.hluttaw.mm



U Kyaw Linn



U Aung Thike



ပြည်သူ့လွှတ်တော်

ပြည်သူ့အသံ လွှတ်တော်အသံ

ပြည်သူ့ဆန္ဒ လွှတ်တော်ဆန္ဒ

ပြည်သူတို့မျှော်လင့်ချက် လွှတ်တော်က ဖော်ဆောင်ရွက်